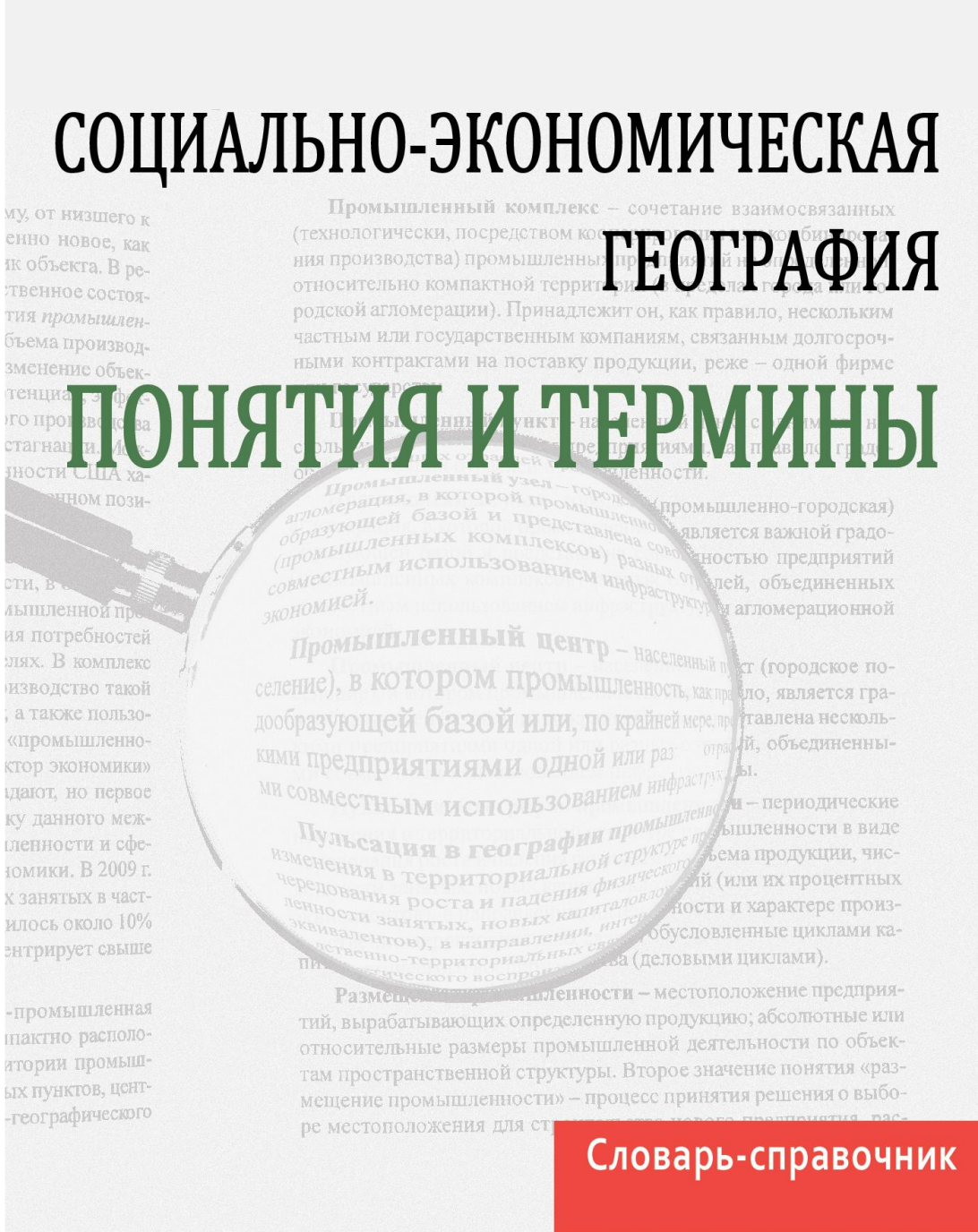
«Социально-экономическая география: понятия и термины» – первый энциклопедический словарь-справочник на русском языке, посвящённый одному из важнейших направлений географической науки. Словарь – научно-справочное издание, включающее широкий спектр понятий и терминов социально-экономической географии: география населения, промышленности, транспорта, сельского хозяйства, политическая география, демогеография, геоурбанистика, география культуры, теория и методология науки.

Авторы статей Словаря – известные специалисты в области социально-экономической географии, в основном, географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, а также Института географии РАН и других научных учреждений России. Составитель и ответственный редактор Словаря – доктор географических наук, профессор МГУ, ведущий научный сотрудник Института географии РАН А.П. Горкин.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ: ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ



Словарь-справочник

Московский государственный университет
имени М.В. Ломоносова
Географический факультет

*К 75-летию
географического факультета
МГУ имени М.В. Ломоносова*

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ: ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

Словарь-справочник

Ответственный редактор
А.П. Горкин

Смоленск
Ойкумена
2013

ББК 39.21.02
УДК 911.3-027.21
С 69

Печатается по решению
Ученого совета географического факультета
МГУ имени М.В. Ломоносова

Редакционный совет:
А.П. Горкин (отв. ред.), Н.С. Мироненко, В.Н. Стрелецкий,
Е.Е. Чиркова, В.Е. Шувалов, В.А. Шупер

Рецензенты:
академик РАО, доктор географических наук В.П. Максаковский
доктор географических наук А.И. Трейвиш

С 69 **Социально-экономическая география: понятия и термины.** Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.

«Социально-экономическая география: понятия и термины» – первый энциклопедический словарь-справочник на русском языке, посвященный одному из важнейших направлений географической науки. Словарь – научно-справочное тематическое издание, написанное для профессиональной читательской аудитории, адресованное прежде всего географам, а также экономистам, политологам, социологам, демографам. Он включает широкий спектр понятий и терминов социально-экономической географии: география населения, промышленности, транспорта, сельского хозяйства, политическая география, демогеография, геоурбанистика, география культуры, теория и методология науки и др. (всего свыше 450 статей).

В подготовке Словаря приняло участие около 40 ведущих ученых – специалистов в области социально-экономической географии, в основном, географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, а также Института географии РАН и других научных учреждений России.

ISBN 978–5–93520–083–X ББК 39.21.02

© Авторы статей, 2013
© Оригинал-макет: Ойкумена, 2013

Содержание

От редактора *4*

Словарь *11*

Список статей *319*

Авторы *326*

Abstract *327*

От редактора

«Социально-экономическая география: понятия и термины» – первый энциклопедический словарь-справочник на русском языке, посвященный одному из важнейших направлений географической науки. Это не лексический словарь, не терминологическое пособие (наподобие «Словаря иностранных слов»), не монографическое исследование, продолжающее известную работу Э.Б. Алаева[1], а научно-справочное тематическое издание, написанное для профессиональной читательской аудитории, адресованное, прежде всего, географам, а также экономистам, политологам, социологам, демографам, любознательным журналистам. Надеемся, что словарь-справочник будет полезен не только студентам и аспирантам, но также и преподавателям, научным и практическим работникам. Он включает широкий спектр понятий и терминов социально-экономической географии (СЭГ), охватывающий такие науки и научные направления, как политическая география, география населения, промышленности, транспорта, сельского хозяйства, геоурбанистика, география культуры, рекреационная география, теория и методология науки и др.

Вышедшие в свет до настоящего времени универсальные географические энциклопедические и словарно-терминологические издания на русском языке понятиям и терминам общественной географии уделяли недостаточное внимание, к тому же статьи в большинстве случаев имели «толковый» или «лингвистический» характер[2]. Значительно больше в этом отношении повезло таким общественным наукам, как демография и демогеография[3]. Фундаментальные энциклопедические издания в данных областях до настоящего времени не утратили важного значения в соответствующей аксиоматике.

---

[1] *Алаев Э.Б.* Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983.

[2] Напомним читателю основные издания в хронологическом порядке:

Краткая географическая энциклопедия. В 5-ти тт. Гл. ред. А.А. Григорьев. – М.: Сов. энциклопедия, 1960–1966; Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины. Гл. ред. А.Ф. Трёшников. – М.: Сов. энциклопедия, 1988; Современная иллюстрированная энциклопедия. Т. География. Гл. ред. А.П. Горкин. – М.: РОСМЭН, 2006; *Котляков В.М., Комарова А.И.* География. Понятия и термины: пятиязычный академический словарь. – М.: Наука, 2007.

[3] Демографический энциклопедический словарь. Гл. ред. Д.И. Валентей. – М.: Сов. энциклопедия, 1985; Народонаселение. Энциклопедический словарь. Гл. ред. Г.Г. Меликьян. – М.: Большая росс. энциклопедия, 1994.

Статьи предлагаемого вниманию читателя словаря-справочника «Социально-экономическая география: понятия и термины» условно можно разбить на несколько основных групп:

– науки, научные направления, дисциплины, школы, образующие систему социально-экономической географии или относящиеся к смежным отраслям знания;

– термины и понятия социально-экономической географии;

– важнейшие объекты исследования различных отраслей и направлений социально-экономической географии;

– отдельные термины и понятия смежных наук, применяющиеся в социально-экономической географии.

Составитель и ответственный редактор издания не ограничивал авторов, среди которых известные специалисты России в области социально-экономической географии, жесткими рамками сухого энциклопедического жанра. Поэтому отдельные статьи концептуального характера могут отражать личную точку зрения конкретного автора, не во всем совпадающую с точкой зрения ответственного редактора.

Обращаем внимание читателя, что статьи Словаря не унифицированы по объему – он может колебаться от 100 до 13 000 знаков. Конечно, это не означает, что чем больше объем статьи, тем важнее ее проблематика; здесь многое зависит от самой темы (объективный фактор) и от стилистики автора (субъективный фактор). Как правило, статьи теоретического характера и чисто терминологические существенно короче статей, посвященных конкретным объектам социально-экономического географического анализа, историческим сюжетам, в которых значительную часть объема занимает справочный фактологический материал.

Может возникнуть вопрос: необходимы ли в справочном издании (с подзаголовком «Понятия и термины») цифры, конкретные факты (иногда с технико-экономической информацией), имена, даты? Однозначного ответа нет. Главная функция книги – объяснение и раскрытие значения того или иного термина, понятия, явления или процесса, т.е. дефиниция (краткая или развернутая). В отборе конкретных объектов экономико-географического или социально-географического анализа составитель и авторы старались руководствоваться элементарным здравым смыслом. Словарь-справочник должен быть полезным, прежде всего, профессиональному читателю, ни в коем случае не превращаясь во «всеохватывающее» толковое пособие или словарь иностранных слов с неопределенным читательским адресом. Поэтому статьи типа «Магазин», «Больница», «Курорт», «Банк», «Стадион», «Университет» и т.п. отсутствуют. Конечно, это важные объекты исследования в социально-экономической географии (таких, кстати, сотни), однако вряд ли имеет смысл объяснять их значение в издании для профессионалов.

В то же время в Словарь включены статьи «Аэропорт», «Ферма», «Портовый комплекс», «Терминал», «Паром» и другие подобного типа. Чем это вызвано? При подготовке проекта словника (т.е. списка статей) нами был проведен своеобразный опрос среди коллег с целью определения целесообразности включения того или иного «объектного» термина в Словарь. Большинство ответов обескуражило. Мало кто смог аргументировано ответить, чем аэропорт отличается от аэродрома, что такое ферма (форма расселения или форма хозяйствования), чем порт отличается от портового комплекса. А в ответ на вопрос: «Что такое паром?» обычно звучало: «Да это любой школьник знает», кто-то вспоминал популярный шлягер «Паромщик». Но никто не сказал, что паром – не просто транспортное средство и что паромное сообщение – важный фактор сохранения геополитической и социально-экономической целостности «архипелажных» государств, таких, как Индонезия и Филиппины. У «объектных» статей есть существенная особенность – их объем обычно превышает средний по изданию. В данном случае только одна дефиниция не дает возможности читателю понять суть явления или процесса в географическом контексте, без относительно детального описания свойств изучаемого объекта.

Другая особенность Словаря – содержание включенных в него статьей достаточно объективно отражает характер развития отечественной социально-экономической географии и ситуацию, сложившуюся в ней к настоящему времени, т.е. основные направления, результаты исследований, разработанность аксиоматики. Заметное влияние на содержание Словаря оказали и такие важные факторы, как исторические предпосылки развития определенного научного направления в России и СССР и его популярность в наши дни в отечественной науке, особенно среди молодого поколения.

Исходя из этого, относительно подробнее в Словаре изложены важнейшие результаты исследований отечественной социально-экономической географии (теории, концепции, понятия), в т.ч. получившие признание и за рубежом: экономическое районирование, территориально-производственный комплекс (ТПК) и энергопроизводственные циклы, экономико-географические положение (ЭГП), сельскохозяйственное районирование, геоурбанистика, расселение населения, территориальная структура хозяйства, отдельные направления политической и социальной географии и др. Тем не менее, надеемся, что Словарь объективно описывает основные научные концепции и целые направления, сложившиеся (или формирующиеся) в зарубежной социально-экономической географии и смежных отраслях знания.

Возможно, изложенные выше предпосылки в какой-то степени объясняют особенности тематической структуры Словаря, которая выглядит следующим образом (доля от общего числа статей, %): науки,

научные направления, научные школы – 13, общие проблемы мировой экономики – 10, география промышленности, транспорта, сельского хозяйства – 26, социальная география – 19, политическая география – 9, природопользование – 2, теоретические и методологические проблемы социально-экономической географии – 21.

Несколько замечаний по поводу состояния аксиоматики в отечественной социально-экономической географии, или общественной географии (не в этом суть). В свое время после выхода «Географического энциклопедического словаря. Понятия и термины» я сопоставил два основных блока статей этого словаря – обществоведческий и природоведческий. Как в них соотносится число статей, посвященных школам, направлениям, концепциям, гипотезам, неологизмам, синонимам и т.п., с числом статей о терминах и понятиях, устойчиво вошедших в тезаурус данной системы научного знания, составляющих основу ее аксиоматики? Результаты анализа впечатляют. В природоведении это соотношение составляет 1 к 8, в общественной географии 1 к 1. Что это означает? Возможны два основных варианта объяснения. Первый – в общественной географии теоретическая и методологическая мысль бьет ключом, бурно рефлексирует, в то время как в природоведении наблюдается определенная стабилизация понятийно-терминологического аппарата. Второй – общественная география ищет свой научный язык, адекватно отражающий изменения в общественном развитии, которые происходят гораздо быстрее, чем в природе (ускоряет их опять же деятельность человека). Однако смена инновационных (правда, не всегда доминирующих) парадигм и, соответственно, понятийно-терминологического аппарата, в отечественной общественной географии чем-то напоминает изменения в моде. Возьмем одну цепочку меняющихся во времени ключевых понятий: территориально-производственный комплекс – территориальная система (структура) – территориальная организация. На очереди кластер. Другая цепочка: районная школа – количественная география – региональная наука – гуманитарная (гуманистическая) география – когнитивная география. И таких «географий» – свыше сотни. Перед составителями и авторами Словаря стояла сложнейшая задача: охватить всё это многообразие и представить в относительно жестких рамках словарных статей.

Рассмотрим проблему отражения в Словаре результатов «терминотворчества» на примере отечественных исследований т.н. «региональной парадигмы», точнее, той ее части, которая имеет отношение к сциентологии (термин Э.Б. Алаева), в т.ч. названиям и определениям «дисциплин», «наук», «направлений», «областей знания» и т.д.

Можно констатировать, что в отечественной экономической и географической литературе на протяжении последних примерно 25-30 лет количество терминов, обозначающих т.н. региональные отрасли научно-

го знания, резко возросло. К настоящему времени в их числе (список, видимо, неполный):

Районистика	Регионалистика
Районная география	Региональная география
Районоведение	Регионика
Районография	Регионоведение
Районология	Регионология

Ни в одном иностранном языке, ни в одной стране мира не существует такого разнообразия терминов, обозначающих отрасли «регионального» («районного») научного знания. Как объяснить это терминологическое изобилие? Можно предложить ряд версий, содержащих как позитивную, так и негативную коннотацию.

1. Высокий уровень регионального (районного) мышления или «региональной ментальности» соответствующих специалистов (географов, экономистов, социологов, историков, градостроителей, административных работников и др.), вытекающий из традиций отечественной «районной школы».

2. Огромная территория страны, представляющая собой иерархическую систему «регионов» или «районных образований», выделяемых по разным критериям и изучаемых разными научными дисциплинами, разными методами и с разными целями.

3. Богатейшие и уникальные возможности русского языка, позволяющие осуществлять тонкую лексическую нюансировку разнообразных научных понятий.

4. Попытки заменить научный анализ региональной парадигмы откровенным терминотворчеством, «открытием» и созданием новых региональных дисциплин, отраслей знания и т.п. А ведь анализ региональной парадигмы можно свести к двум направлениям (именно направлениям, а не наукам или дисциплинам): а) исследование сущности региона (регионов), б) исследование пространственной структуры или морфологии региона (регионов).

5. Заметный тренд в экономической науке: отделить региональный экономический анализ (как научное и одновременно прикладное, конструктивное направление) от традиционной экономической географии как «общеобразовательной» и «описательной» отрасли знания.

В Словаре перечисленные выше направления и науки не рассматриваются, за исключением «регионоведения» как официально включенной в систему высшего образования России «научной дисциплины» и как элемента «страноведения».

В заключение вернемся к главному – чем вызвана необходимость издания настоящего Словаря-справочника? Причем в сжатые сроки и с привлечением в качестве авторов почти сорока ведущих спе-

циалистов в области социально-экономической географии, в том числе 17 докторов и 19 кандидатов наук. Дело в том, что за последние десятилетия в отечественной социально-экономической географии (да и в смежных с нею отраслях знания) возникла явная опасность ослабления и даже потери адекватной коммуникативности между т.н. акторами, создающими и потребляющими информацию. Мы просто перестаем понимать друг друга. Причин можно назвать много: Интернет с его уникальными возможностями словоизвержения; захлестнувшая общественные науки волна англицизмов, которые даже «могучий» русский язык не в состоянии «переварить» и использует часто в первозданном виде; подмена научных выводов словотворчеством; широкое заимствование терминов смежных наук и т.д. Дошло до того, что каждая вторая кандидатская диссертация по «общественной географии» завершается «глоссарием», в котором автор объясняет не только узко тематические термины и понятия, но и предлагает свое, использованное в работе, специфическое понимание таких понятий, как «структура», «организация», «комплекс», «район» и т.д. Не могу себе представить кандидатскую диссертацию по физико-математическим наукам, где автор в «глоссарии» объясняет, что такое в его понимании «скорость» или «физика твердого тела». Хотя, конечно, с физикой ситуация может оказаться непредсказуемой…

Первоначально Словарь-справочник задумывался как своеобразное учебное пособие для студентов и аспирантов «социально-экономических» кафедр географического факультета МГУ. Актуальность издания, по мысли составителя и авторов, прежде всего, была обусловлена тем, что на разных кафедрах учебные курсы читаются разными преподавателями и приглашенным специалистами, которые придерживаются разных взглядов при использовании понятийно-терминологического и концептуального аппарата и в головах студентов возникает «сумбур» по этому поводу. И предполагаемая задача Словаря была не «поставить всех в единый ряд», но дать студентам и аспирантам возможный вариант используемых в учебном процессе понятий и терминов. Поэтому подавляющее большинство авторов – преподаватели и сотрудники географического факультета МГУ, хотя в необходимых случаях приглашались и другие специалисты, в основном из Института географии РАН, других научных центров Москвы, Смоленска, Твери.

В процессе работы научная парадигма Словаря стала постепенно все более и более сливаться с учебно-справочной, многие статьи приобретали аналитический и даже дискуссионный характер. В результате, потенциальная читательская аудитория книги, как уже выше отмечалось, стала гораздо шире, чем это первоначально предполагалось. При этом еще раз обращаем внимание читателя, что данное издание – не монография, не описание всех достижений и проблем отечественной и

мировой социально-экономической географии (или «общественной»). Это попытка представить в виде определенной системы тезаурус или совокупность терминов и понятий, применяемых в географическом (пространственном) анализе, используемых в лекционном процессе на географическом факультете МГУ и в других вузах страны, как авторами статей Словаря, так и их коллегами.

Закончим на оптимистической ноте. Составитель и авторы статей Словаря-справочника «Социально-экономическая география: понятия и термины» выражают надежду, что издание, посвященное 75-летию географического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, окажется полезным не только студентам и аспирантам, но и будет способствовать уточнению и консолидации понятийно-терминологического аппарата нашей науки, ее плодотворному развитию. При этом создатели Словаря будут признательны всем, кто выскажет свои замечания и предложения по его содержанию и оформлению – с тем, чтобы учесть их в будущем.

Составитель и ответственный редактор,

профессор МГУ А.П. Горкин

Словарь

А

Аборигены (от латинского «ab origine» – от начала) – коренное, исконное население какой-либо местности или страны. Термин «А.» семантически близок понятиям «коренные народы», «туземцы»; употребляется в противоположность переселенцам, мигрантам. Используется в отношении народов, сохранивших традиционный уклад жизни (австралийские А., американские индейцы, новозеландские маори, эскимосы и др.). Часто А. обладают особым статусом внутри страны: проживание в специально созданных резервациях, функционирование традиционных институтов самоуправления (советов вождей), сохранение исторически сложившихся форм природопользования (охота, рыболовство, собирательство); освобождение от уплаты налогов и воинской службы и прочее.

Е.Е. Чиркова

Авиаальянс – интеграционное объединение авиакомпаний для повышения эффективности перевозочной деятельности. Создавались с конца 1990-х гг. из-за возрастающей конкуренции в мировой авиации и невозможности отдельных авиакомпаний конкурировать на глобальном уровне. Авиакомпании, входящие в один А., предоставляют пассажирам ряд преимуществ: единые тарифы, удобные стыковки в аэропортах, совместное обслуживание маршрутов и др. В начале 2010-х гг. действуют три ведущих глобальных А.: Star Alliance (штаб-квартира во Франкфурте-на-Майне; 27 компаний, ок. 4,4 тыс. самолетов, задействовано ок. 1,3 тыс. аэропортов, пассажирооборот ок. 649 млн. чел.); Sky Team (штаб-квартира в Амстердаме; 19 компаний, 4,1 тыс. самолетов, ок. 1 тыс. аэропортов; св.506 млн. чел.) и Oneworld (штаб-квартира в Ванкувере; 13 компаний, ок. 2,5 тыс. самолетов, 766 аэропортов; 308 млн. чел.).

А.А. Семенов

Авиаузел – совокупность нескольких аэропортов вблизи одного крупнейшего (или столичного) города. Каждый аэропорт авиаузла специализируется на обслуживании определенных типов полетов (межконтинентальных, внутриконтинентальных, национальных, межрегиональных, внутрирегиональных, местных); традиционных или чартерных рейсов; самолетов определенных авиакомпаний (традиционных, низкобюджетных); определенных типов компаний (обычных, корпоративных, ведом-

ственных, деловых, частных). Крупнейшие мировые авиаузлы (млн. пассажиров, 2012): Лондонский (140,0; вкл. аэропорты Хитроу, Гэтвик, Стэнстед, Лутон, Сити); Нью-Йоркский (109,1; Дж. Кеннеди, Ньюарк, Ла-Гардиа); Токийский (102,3; Ханеда, Нарита); Чикагский (85,6; О-Хэйр, Мидвэй); Парижский (88,8; Руасси – Шарль-де-Голль, Орли), Вашингтонский (64,7; Даллес, Балтимор – Вашингтон, Р. Рейган); Московский (63,9; Домодедово, Шереметьево, Внуково, Быково, корпоративный Остафьево, ведомственный Чкаловский). Также термин А. может употребляться для обозначения отдельного крупного аэропорта.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Авиахаб – крупный узловой *аэропорт*, в пассажирообороте которого высока доля транзитных пассажиров, прибывших в аэропорт и отправляемых в течение короткого промежутка времени специально состыкованными рейсами по веерному расписанию. А. обладают обширной маршрутной сетью; здесь базируют свои воздушные флоты крупнейшие авиаперевозчики. В начале 2010-х гг. в мире насчитывается около 200 авиахабов, в т. ч. в Америке – 65, Европе – 62, Азии – 48, Африке – 11, Австралии и Новой Зеландии – 4. См. также ст. *Хаб*.

А.А. Семенов

Авиационный транспорт – перемещение пассажиров, багажа, грузов и почты воздушными судами между аэропортами разных районов и стран. Выделяется пассажирский А. т. (основной) и грузовой (побочный: перевозка срочных или дорогостоящих грузов и почты). Распространен повсеместно (в т. ч. на незаселенных территориях и в районах с экстремальными климатическими условиями). Важное место А. т. занимает в перевозке пассажиров на дальние расстояния и в труднодоступные районы. Средняя дальность перевозок пассажиров на А. т. в мире – 1740 км, грузовых – 2200 км. В конце XX – начале XXI в. А. т. стал, наряду с морскими контейнерными перевозками, главным проводником глобализации, обеспечивая быстрое и надежное транспортное сообщение между мировыми городами, крупнейшими социально-экономическими центрами мира, а также центрами полупериферийных и периферийных территорий.

Состоит из сети транспортных авиапредприятий (авиакомпаний) с парком воздушных судов (самолеты, вертолеты), аэропортов (с системой аэропортовых сооружений и средствами механизации, навигации, связи и управления воздушным движением), сети авиалиний и авиакоридоров, а также учреждений, организаций и предприятий, осуществляющих подготовку и переподготовку кадров, техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.

По дальности беспосадочных полетов самолеты разделяются на магистральные, региональные и местные; по скорости движения – на гиперзвуковые (крейсерская скорость превышает 5 М; 1 М = скорость зву-

ка = 1220 км/ч.), сверхзвуковые (от 1 до 5 М), дозвуковые (ниже 1 М); по назначению – на транспортные (грузовые), пассажирские, деловые, чартерные (туристические), военные, специальные; по типу двигателей – на поршневые, реактивные (турбореактивные, турбовинтовые, турбовентиляционные); по длине разбега – на обычные (до 2-4 км), вертикального и короткого взлета и посадки; по ширине корпуса – на широкофюзеляжные и узкофюзеляжные. Основная нагрузка в перевозках ложится на большие магистральные и региональные самолеты среднего размера. 65% самолетного парка мира произведено на заводах корпораций «Боинг» и «Эрбас», 16% – «Бомбардье» и «Эмбраер».

Пассажирские рейсы по частоте полетов делятся на регулярные (по расписанию) и чартерные (целевые рейсы по заказам, например, для перевозки туристов, паломников, «челноков», рабочих на трудовые вахты и т.д.); международные, внутренние и местные. Крупнейшие в мире авиапассажиропотоки направлены из стран Европы в США и Канаду, из США в страны Восточной и Юго-Восточной Азии, из стран Европы в страны Восточной и Юго-Восточной Азии; из США в страны Вест-Индии, из стран Европы в страны Ближнего и Среднего Востока. Лидирующие позиции в авиаперевозках пассажиров в мире принадлежат американским компаниям (2011, млн. чел.): «Delta Air Lines» (161,4), «United Airlines» (141,8), «Southwest Airlines» (128,6), «American Airlines» (106,1), «US Airways» (60,9); крупнейшими авиакомпаниями Европы стали немецкая «Lufthansa Group» (103,1), ирландская «Ryanair» (76,4), французско-голландская «Air France-KLM» (75,8); азиатский сектор представлен китайскими «China Southern Airlines» (80,7) и «China Eastern Airlines» (68,7). Российский лидер авиаперевозок «Аэрофлот» входит в 10-ку крупнейших европейских авиаперевозчиков (2012; 10-е место,17,7 млн. пассажиров). Около 25% мирового рынка авиаперевозок захвачено лоукостерами – низкобюджетными авиакомпаниями, осуществляющими перевозку пассажиров за невысокую плату (например, «Ryanair», британский «easyJet»). Активно развивается деловая или бизнес-авиация (для перевозки высокопоставленных лиц крупных компаний, которые имеют свои корпоративные аэропорты и воздушные суда).

Для перевозки грузов используются грузовые отсеки пассажирских лайнеров, специальные транспортные, а также обычные пассажирские самолеты, переоборудованные в грузовые. Объем перевозимых грузов и грузооборота на воздушном транспорте в последние годы быстро увеличивается. Главные авиагрузопотоки направлены из аэропортов США в аэропорты стран Восточной и Юго-Восточной Азии, Западной Европы и стран Ближнего Востока; из европейских аэропортов в страны Ближнего Востока, Восточной и Юго-Восточной Азии; внутри Восточной и Юго-Восточной Азии. Основными видами авиагрузов являются продукция электронной промышленности (чипы, программное оборудо-

вание, дорогая электроника), дорогостоящие товары моментального потребления, драгоценные металлы, контейнеры, цветы, фрукты и овощи, а также экспресс-почта.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Автомагистраль (автострада) – многополосная (2 и более полосы в каждом направлении) скоростная автодорога с усовершенствованным покрытием, не пересекающаяся в одном уровне с другими автодорогами. В разных странах имеет разные названия: автострада – в Италии, интерстейт и фривэй – в США, моторвэй – в Великобритании, автобан – в Германии, авторут – во Франции, аутописта – в Испании. Максимальная скорость движения автомобилей по А. – 120-140 км/ч. В ряде стран А. – платные. Первые А. были построены в 1920-30-е гг. в Италии, Германии, США. Сеть автострад соединяет крупнейшие города Европы, Сев. Америки, Вост. Азии и Ближнего Востока. Протяженность всех А. в мире – 326 тыс. км (2012). Наиболее протяженными системами автострад обладают КНР (96 тыс. км), США (76 тыс. км) и Западная Европа (66 тыс. км).

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Автомобилизация – исторический и социально-экономический процесс распространения автомобилей в качестве средства передвижения, выраженный в увеличении числа автомобилей. В 1960 г. в мире насчитывалось около 100 млн., в 2009 г. – 980 млн. автомобилей. В XX в. самые высокие темпы А. были характерны для США (число автомобилей составляло в 1929 г. – 26 млн., 1960 г. – 74, в 2010 г. – 250), в XXI в. – для КНР (в 2000 г. – 6 млн., 2006 г. – 37, 2009 г . – 65, 2012 г. – 114). В России увеличение числа автомобилей происходит значительно медленнее (в 1990 г. – 13 млн., 2000 г. – 25, 2011 г. – 43).

А. количественно выражается уровнем обеспеченности автомобилями на 1000 жителей (или уровнем А.); это один из наиболее чувствительных индикаторов богатства населения страны и ее регионов. Предельный уровень насыщения автомобилями – 800-850 машин на 1 тыс. жителей. Наиболее высок уровень автомобилизации населения в США и экономически развитых странах с небольшой численностью населения (Исландия, Люксембург, Новая Зеландия) – ок. 800 машин на 1 тыс. жителей. Для ведущих стран Европы и Азии характерны высокие показатели – 550-700 автомобилей на 1000 жителей. В России он равен 245 (270 в 2012 г.), в среднем по миру – 220. В менее развитых странах уровень А. варьирует от 50 до 100. Большие региональные различия в уровне А. населения свидетельствуют о наличии глубоких различий в уровне жизни в регионах-лидерах, «середняках» и регионах-аутсайдерах.

Негативные последствия А.: загрязнение воздуха автомобильными выхлопами (ежегодно автомобили сжигают 980 млрд. л бензина и дизельного топлива) и земли вдоль автомагистралей и автострад; шу-

мовое загрязнение городской и пригородной среды; увеличивающееся число аварий и жертв ДТП; усиливающаяся гиподинамия водителей и всех пассажиров автотранспорта; увеличение числа ДТП; скопления автомобилей на городских улицах и пригородных автомагистралях, приводящие к образованию *транспортных пробок*; усиление зависимости общества от нефтяного лобби; необратимое изменение психологии и менталитета автовладельцев. Характерно, что высокий уровень А. приводит к резкому увеличению временных затрат на поездки. Преимущества А.: степень свободы выбора при передвижении в собственном автомобиле значительно выше, чем в общественном пассажирском транспорте; повышение уровня А. населения ведет к значительному изменению пространственного менталитета и улучшению экономического положения людей, изменению их отношения к окружающей среде и экономике страны и регионов, к повышению личной ответственности за участие в развитии национальной и местной экономики.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Автомобильный транспорт – перемещение грузов и людей автомобилями из одного места (региона, страны) в другое по безрельсовым путям преимущественно на короткие и средние расстояния. Распространен повсеместно (кроме незаселенных территорий и районов с экстремальными климатическими условиями). Протяженность сети всех автодорог мира – 32,3 млн. км, в т.ч. с твердым покрытием – 19,4 млн. км (включая 326 тыс. км скоростных автострад).

Главные функции А. т. – транспортное обслуживание населения и экономических акторов. А. т. наиболее глубоко охватывает территорию; является самым главным средством сообщения на освоенных территориях, связывающим поселения и экономические пункты с более крупными городами и экономическими центрами. Имеет особенно важное значение в очагах и районах с высокой концентрацией населения и хозяйства, обеспечивая их краткосрочные и среднесрочные потребности в перевозках.

А. т. – главный вид транспорта низового административно-территориального звена (сельской местности, периферии, полупериферии, крупных городов), т.е. он наиболее убиквитетен по сравнению с другими видами наземного транспорта. А. т. удовлетворяет спрос, в первую очередь, на местном и внутрирегиональном уровнях масштаба и в меньшей степени – в межрегиональном сообщении. Каналы перемещения А. т. жестко фиксированы на территории. Но, благодаря всепроникающей сети дорог число степеней свободы при выборе маршрута движения здесь больше, чем у железных дорог (т.к. структура сети сложнее, в ней больше циклов – замкнутых контуров). Сеть автодорог наиболее равномерно покрывает территорию мира за исключением лакун неосвоенных районов (присутствуют очаги сгущения и разреженности).

Развивался с 1910-х гг., постепенно вытеснив гужевой транспорт. В 1960-90-е гг. превратился в главный вид транспорта на короткие и средние расстояния, потеснив во многих странах мира железнодорожный. Средняя дальность грузовых перевозок на А. т. в мире не превышает 24 км (в междугороднем сообщении – 60 км), пассажирских – 8 км в автобусном сообщении (в пригородном и междугороднем – 19 км) и 11 км – на личном автотранспорте (в пригородном и междугороднем – 28 км). Средняя скорость передвижения автомобилей на обычных дорогах возросла с 15 км/ч. (1905) до 100 км/ч. (1980-е гг.; в городах – не более 50 км/ч.); на скоростных автомагистралях она ограничена 120-140 км/ч. А. т. – наиболее рыночно ориентированный вид наземного транспорта.

Преимущества А.т.: большее число степеней свободы при выборе маршрутов (за счет больших размеров сети), маневренность, возможность доставки грузов и пассажиров «от двери до двери», широкая сфера применения, относительно высокая скорость (по автострадам) по сравнению с речным транспортом и традиционной железной дорогой, гибкость (можно заменять другими автомобилями). Основные недостатки А. т.: экологические (автомобиль – главный загрязнитель воздуха выхлопами в городах, городских агломерациях и вдоль автодорог); высокая топливоемкость и энергоемкость по сравнению с другими видами транспорта; сверхконцентрация автомобилей в небольшом числе мест, в результате чего образуются *транспортные пробки*. В странах ЕС целенаправленно снижают объемы выбросов выхлопных газов путем модернизации двигателей; регулярно вводятся новые экологические стандарты, регулирующие содержание вредных веществ в выхлопных газах (Евро-1 – Евро-5; последний введен в 2009 г.).

Выделяют А. т. общего и необщего (корпоративного, ведомственного, частного и др.) пользования; грузовой и пассажирский. Инфраструктура А. т. включает в себя сеть автодорог, гаражей и автобаз, авторемонтных мастерских и заводов, автозаправочных станций. Подвижной состав А. т. представлен грузовыми и пассажирскими автомобилями (в т.ч. автобусами, легковыми машинами, мотоциклами). Автомобили делятся на транспортные (грузовые, пассажирские, грузопассажирские) и специальные (автокраны, полицейские, пожарные, коммунальные, скорой помощи и др.; не участвуют в перевозках). По виду двигателя и виду используемого топлива они разделяются на бензиновые, дизельные, спиртовые, газовые (на СПГ), газогенераторные, электромобили, гибридные (используют одновременно и электрический, и традиционный двигатель внутреннего сгорания), водородные. Технологически они делятся на легковые, грузовые, особо большой грузоподъемности, повышенной проходимости, внедорожники, вседорожники, пикапы, автобусы, троллейбусы. Грузовые автомобили бывают универсальными и специализированными (на перевозке определенных видов грузов). К последним относятся контейнеровозы, трейлеры, рефриже-

раторы, самосвалы, фургоны, цистерны, лесовозы, панелевозы, цементовозы, тягачи, автомобилевозы, скотовозы. В ряде стран (Австралия, США, Канада) для перевозки грузов используются автопоезда – магистральные автомобили-тягачи с одним или более прицепом и/или полуприцепом (в Австралии до 4-5 прицепов). На А. т. приходится значительная доля грузооборота и объема перевозимых грузов в крупнейших странах мира (в США – 70%, КНР – 72%). Автобусы по назначению разделяются на городские, пригородные, междугородние (в т.ч. спальные), экскурсионные и туристические, школьные, перронные (в аэропортах), почтовые, специального назначения; по конструкции – на низкопольные (low-floor), высокопольные, одиночные, сочлененные, трехсекционные сочлененные, полутораэтажные, двухэтажные, полуприцепы, прицепы. К ним относят также микроавтобусы. По технологии движения автобусы разделяют на обычные, электроавтобусы (электробусы; автобусы-электромобили с аккумуляторными батареями), направляемые («Guided bus»); автобусы, автоматически удерживаемые на траектории своего движения специальными направляющими иногда в виде рельсов, реже – оптическими или магнитными системами). Автобусное сообщение по дальности делится на международное, междугороднее, местное (внутрирегиональное), пригородное, внутригородское. В междугороднем и международном автобусном сообщении существуют свои крупные и мелкие частные, государственные и муниципальные компании. Наибольший пассажирооборот А. т. характерен для США, Германии, Японии, Франции и Китая.

С.А. Тархов

Автономизм – политическое движение, ставящее своей целью юридически оформленное повышение степени самостоятельности части территории суверенного государства без ее отделения. Представлен в основном политическими партиями (например, Новофламандский альянс, Баскская националистическая партия, Демократический бретонский союз и др.). Представляет собой несецессионистскую форму *сепаратизма*.

Ф.А. Попов

Автономия (территориальная автономия) – обособленная часть территории суверенного государства, обладающая юридически определенной самостоятельностью в решении внутренних вопросов, а также закрепленный за ней соответствующий политический статус. В более широком смысле термин используется как синоним любой политической самостоятельности какой-либо части территории государства.

Ф.А. Попов

Агломерация в географии промышленности – особая форма *условий размещения промышленного производства*, представляющая собой их фокусирование на относительно ограниченном участке

территории, что способствует образованию т.н. агломерационной экономии (снижению издержек производства в результате его концентрации). Однако рост эффективности территориальной концентрации производства происходит до определенных пределов, обусловленных емкостью рынка, увеличением транспортных издержек, экологическими, социальными и другими факторами. Наряду с экономией, связанной с агломерацией, существует также «отрицательная агломерационная экономия», т.е. убыток. Она является следствием увеличения стоимости рабочей силы, местных материалов, производимых в условиях уменьшающейся прибыли, а также роста транспортных издержек, стоимости земли и других факторов. Транспортные проблемы крупных городов являются ярким примером такой «отрицательной экономии».

А.П. Горкин

Аграрная реформа – комплекс мероприятий по изменению структуры землевладения с целью ликвидации исторически сложившихся в нем диспропорций и обеспечения землей малоземельных и безземельных крестьян. А. р. осуществляется государством за счет изъятия излишков земель (часто неиспользуемых) у наиболее крупных собственников с целью решить проблему «земельного голода» и обеспечить более эффективное развитие аграрного сектора. Различают две исторические ступени А. р.: 1) ликвидация пережитков феодального землевладения [пройдена в большинстве стран; часто сопровождается политическими преобразованиями, направленными на устранение внеэкономических методов закабаления крестьян (например, отмена крепостного права в России в 1861 г.)]; 2) частичная национализация и передача в пользование крестьянам всех крупных землевладений, в т.ч. приобретенных на рыночной основе. По основным методам проведения А. р. сводятся к трем моделям: 1) экспроприационная (наиболее радикальная; сопровождается национализацией сельскохозяйственных земель и огосударствлением сельскохозяйственного производства); 2) компенсационная (выкупная; часто с предоставлением безземельным и малоземельным крестьянам за плату); 3) колонизационная (характерна для стран с большими площадями неосвоенных земель за счет их освоения; сопряжена со значительными издержками на мелиорацию, которые берет на себя государство). К А. р. также относятся мероприятия по полной или частичной приватизации принадлежавших государству сельскохозяйственных земель.

А.С. Наумов

Аграрные отношения – производственные отношения в сельском хозяйстве, основанные на отношении к земельной собственности. Участниками А. о. являются землевладельцы (частные, коллективные, государство и его структуры) и те, кто использует не принадлежащие им земельные угодья в сельскохозяйственном производстве (арендаторы,

наемные работники; в прошлом – рабы, крепостные крестьяне и т.д.). В силу географической неравномерности общественного развития в современном мире сохраняется множественность форм А. о., в т.ч. сохраняющих пережитки родо-племенного, феодального и иных докапиталистических укладов.

А.С. Наумов

Агрогеография – см. ст. *География сельского хозяйства.*

Агропромышленная интеграция – технологическое и организационное объединение первичного, вторичного и третичного секторов экономики: сельского хозяйства, промышленности, транспорта, торговли и других отраслей нематериального производства, результатом которого является формирование аграрно-промышленных комплексов (АПК).

Основными факторами А. и. являются: научно-технический прогресс в сельском хозяйстве и связанных с ним отраслях промышленности; развитие рыночной экономики; увеличение городского спроса на стандартизированные, преимущественно переработанные продукты питания и потребительские товары, произведенные на основе сельскохозяйственного сырья; накопление финансово-промышленного капитала; совершенствование транспорта и логистики; специализация и индустриализация сельского хозяйства. Традиционно выделяют три сферы АПК: 1) производство средств производства для сельского хозяйства и его научное обеспечение; 2) собственно сельскохозяйственное производство; 3) транспортировка, переработка, хранение сельскохозяйственной продукции и торговля ею. АПК могут формироваться как в результате вертикальной, так и горизонтальной интеграции отдельных сельскохозяйственных, промышленных, транспортных, торговых и др. предприятий или технологических звеньев производственного процесса в рамках одного предприятия. В случае вертикальной интеграции компании АПК первой и третьей сфер обычно становятся собственниками или акционерами сельскохозяйственных предприятий. Наиболее развитой формой вертикально-интегрированных АПК являются агрохолдинги, полностью контролирующие всю цепочку производственных связей «от поля до прилавка». Горизонтальная интеграция характерна для сельскохозяйственных кооперативов, устанавливающих контроль над переработкой и сбытом сельскохозяйственной продукции.

АПК формируются первоначально на локальном уровне, в дальнейшем – на региональном, национальном и глобальном уровнях. Впервые возникнув в плодоводстве и овощеводстве США в 1950-е гг., АПК затем стали распространяться в Западной и Восточной Европе, СССР и Австралии. Процесс формирования АПК в капиталистических странах явился следствием монополизации экономики и проистекал стихийно. В социалистических странах его инициаторами были государственные учреждения; формирование АПК происходило на плановой основе.

В настоящее время в странах Северной Америки и Западной Европы действуют мощные национальные АПК, включающие специализированные подкомплексы. В развивающихся государствах сформировались изолированные анклавы АПК экспортной специализации, организованные ТНК первой и третьей сфер АПК как напрямую, так и через филиалы. По соотношению трех основных сфер определяют уровень развития национальных АПК: чем меньше доля сельскохозяйственного производства в относящейся к АПК части ВВП и занятого в АПК экономически активного населения (ЭАН), тем выше степень агропромышленной интеграции. Общий удельный вес АПК в ВВП и ЭАН развитых стран не превышает 1/4 (США – 1/5, ЕС – 1/10); в России – около 1/3. К сфере АПК относится свыше 50 из 500 крупнейших компаний мира. Большая часть этих компаний связана с пищевой промышленностью и мировой сельскохозяйственной торговлей; почти 1/2 из них имеет штаб-квартиры в США. Крупнейшие многопрофильные агропромышленные ТНК: американские «Филипп Моррис», «Бунхе и Борн» и «Каргилл»; англо-голландская «Юнилевер»; швейцарская «Нестле».

А.С. Наумов

Агропромышленный комплекс (АПК) – см. ст. *Агропромышленная интеграция*.

Административно-территориальное деление (АТД) – разделение территории унитарного или квазифедеративного государства (страны, региона) на части (административно-территориальные единицы), управление которыми осуществляется из *административных центров* и *столицы*. Разделение на единицы АТД охватывает всю территорию государства; это крайне сложная, ответственная и деликатная процедура, т.к. границы географических районов и территорий чаще размыты и не имеют четкого линейного выражения. Любое АТД отчасти искусственно, т.к. границы единиц АТД разделяют на части целостные в хозяйственном, культурном, историческом, социальном и других отношениях территории и местности. В демократических странах проведение границ между отдельными единицами АТД проводится либо путем плебисцита, либо путем общественного обсуждения с учетом интересов местного населения и поиска приемлемого компромисса. Основные функции АТД: контроль центральными органами власти региональных единиц за выполнением ими распоряжений и приказов сверху, сбор и передача местной информации наверх, обеспечение сбора налогов, государственное регулирование разных видов деятельности людей, территориальная организация общегосударственных служб (безопасности, военной, почтовой, по чрезвычайным ситуациям, пожарной, санитарной), организация деятельности муниципальных органов власти (в т. ч. коммунального хозяйства, системы начального и среднего образования, здравоохранения и социального обеспе-

чения), обеспечение представительства региональных и местных единиц АТД в законодательных и представительских органах власти.

АТД имеет несколько уровней подчинения и пространственной иерархии: единицы 1-го, 2-го, 3-го и т.д. ранга иерархии. Это означает, что единица 1-го порядка состоит из нескольких единиц 2-го порядка, единица 2-го порядка – из еще большего числа единиц АТД 3-го порядка и т.д. По числу этих рангов иерархии системы АТД разделяются на 1-уровневые (однозвенные; например, Андорра, Каймановы острова); 2-уровневые (двухзвенные; Нидерланды, Бутан); 3-уровневые (трехзвенные; Румыния, Швейцария); 4-уровневые (четырехзвенные; Боливия); 5-уровневые (пятизвенные; материковая Франция). Для единиц 1-го уровня АТД используются такие названия, как: штат, провинция, округ, район, область; в ряде стран они имеют особые названия (префектуры в Японии, воеводства в Польше, останы в Иране и др.). Число и размер единиц АТД первого звена во многом определяется размерами самой территории страны (района). Системы АТД в отдельных странах имеют сложную внутреннюю структуру (могут включать автономные районы, города центрального подчинения, специальные районы и проч.; например, Китай). На структуру АТД, ее изменение и границы отдельных единиц (ячеек) АТД влияют разные факторы: экономические, политические, геополитические, социальные, исторические, культурные, этнические, военные, природные и др. В ряде федеративных стран (с полным *федерализмом*) единицы АТД имеют особый статус, обладают определенной самостоятельностью и могут иметь свое внутреннее собственное АТД, отличающееся от другой такой же единицы. Такие самостоятельные и самоуправляющиеся государства и регионы представляют собой не административно-территориальные единицы, а территориально-политические единицы. Территориальные единицы 1-го уровня в квазифедерациях (например, штаты Мексики и Бразилии, штаты и области Мьянмы) не обладают таким уровнем самостоятельности и являются обычными элементами традиционного АТД унитарного государства.

В процессе формирования и трансформации любого государства происходят изменения сети АТД, которые связаны как со сменой или трансформацией политического устройства государства, ростом территории государства, с проведением административных реформ, так и с изменением территориальной структуры хозяйства и расселения. Изменения в жизни общества и экономики страны заставляют государство изменять сложившуюся систему АТД (проводить реформу сети АТД), чтобы более эффективнее и удобнее управлять территорией. В ходе такого изменения размеры единиц АТД могут увеличиваться или уменьшаться. Как правило, при формировании сети АТД поочередно сменяются два противоположных процесса – центробежный (разукрупнение единиц АТД) и центростремительный (укрупнение единиц АТД).

Для системы АТД в целом характерна бóльшая стабильность и устойчивость, нежели изменчивость и неустойчивость. Всякое радикальное нарушение устойчивости этой системы приводит, в конце концов, к ее разрушению и переустройству сетки единиц АТД, заканчивающемуся достижением нового устойчивого равновесия близкого к исходному. В течение последних 300 лет в Российской империи, СССР и современной России система АТД подвергалась трансформациям несколько раз: для нее характерны попеременные волны укрупнения и разукрупнения единиц АТД. Однако большинство единиц АТД оказались в ходе реформ относительно устойчивыми (большая часть областей совпадают с прежними губерниями).

География изучает иерархию единиц АТД, конфигурацию сети АТД, ее топологию, особенности распределения числа соседей и размера единиц АТД, логику районирования территории на административно-территориальные единицы, а также процессы изменения сети АТД (устойчивость и изменчивость сети единиц АТД и сети административных центров). Сеть единиц АТД повседневно используется географами, т.к. любой анализ территориальных различий опирается на статистику по ячейкам АТД (низовым, среднего или высокого уровня). Сеть низовых ячеек АТД является одним из главных инструментов изучения экономико-географической реальности. Одна из задач географии АТД – подбор и поиск оптимального размера единиц АТД определенного иерархического уровня для конкретной страны (региона) в конкретных социально-экономических, культурно-исторических и геополитических условиях.

Кроме традиционного АТД, территория страны (района) может делиться на специальные государственные управленческие территориальные единицы (военные округа, железные дороги, лесные администрации и управления, почтовые районы и т.д.) или негосударственные институциональные территориальные единицы (например, конфессиональные – диоцезы, приходы).

С.А. Тархов

Административный центр – поселение (чаще всего город), из которого осуществляется управление единицей АТД; в нем размещены органы государственного (регионального, местного) управления территорией определенного уровня иерархии, представленных государственными институтами (законодательной, исполнительной, судебной власти). Иерархия А. ц. зависит от уровня государственного (административного) управления. А. ц. 1-го (самого высокого) уровня (области, края, штата, провинции и т.д.), как правило, является самый большой по людности или экономическому значению город региона, откуда удобнее всего управлять территорией (населением, поселениями); А. ц. 2-го уровня – крупнейший или важнейший город (поселение) этой единицы и т. д. В некоторых странах (США и др.) функции А. ц. штатов (графств)

передают небольшим поселениям с тем, чтобы разгрузить крупные экономические центры и города от излишних управленческих функций. Разновидностью А. ц. являются *столицы*.

Основные функции А. ц.: контроль органами власти за региональными единицами по выполнению ими распоряжений «сверху»; сбор и передача местной информации в А. ц. более высокого уровня иерархии; обеспечение сбора налогов; государственное регулирование разных видов деятельности населения; территориальная организация общегосударственных служб (безопасности, военной, почтовой, по чрезвычайным ситуациям, пожарной, санитарной); организация деятельности муниципальных органов власти (в т.ч. коммунального хозяйства, системы начального и среднего образования, здравоохранения и социального обеспечения); обеспечение представительства региональных и местных единиц АТД в законодательных и представительских органах власти; оказание государственных услуг населению. Значение А. ц. определяется числом управленческих учреждений (институций), наделенных определенным уровнем полномочий, а также интенсивностью (активностью) управленческой деятельности на подведомственной территории.

С.А. Тархов

Акватория – пространство водоема или его часть в естественных, искусственных или условных границах (например, А. моря, озера, водохранилища, бухты, порта и т.д.). В состав А. порта входят водные подходы к нему, рейд и внутренняя гавань.

А.П. Горкин

Анклав – территория суверенного государства либо ее часть, окруженная территорией другого суверенного государства и не имеющая выхода к морю. Предполагает взгляд с позиции окружающего государства (например, Сан-Марино по отношению к Италии; армянское село Арцвашен по отношению к Азербайджану и др.). В более широком значении термин используется применительно и к регионам внутри государства (например, Адыгея по отношению к Краснодарскому краю). Отсутствие у А. выхода к морю отличает его от полуанклава (Аляска по отношению к Канаде, Гамбия по отношению к Сенегалу и др.). В современной литературе и бытовой лексике часто некорректно смешивается с понятием «*эксклав*». В расширительном значении термин нередко употребляется для обозначения любой пространственно обособленной общности (например, этнические анклавы Нью-Йорка, католические анклавы Белфаста).

Ф.А. Попов

Аннексия – осуществленное в одностороннем порядке и юридически оформленное присоединение суверенным государством всей территории другого суверенного государства или его части. В отличие

от *оккупации* подразумевает официальное декларирование смены *государственного суверенитета* над территорией [например, А. Индонезией Восточного Тимора (1976); А. Ираком Кувейта (1991)]. В бытовой лексике термин обычно используется в подчеркнуто негативном контексте.

Ф.А. Попов

Антропогеография – научная школа в географии, получившая широкое распространение в конце XIX в. – первой половине XX в., прежде всего, в Германии, России и США. Не имеет общепринятого предмета изучения. В широком смысле рассматривалась как отдел географии, изучающий человечество, факты и явления из жизни людей в их пространственном распространении и в их взаимодействии с географическими фактами и явлениями (по А.А. Круберу). Концептуально близка к школе *географии человека*. Конкретные исследования были направлены на изучение процесса колонизации, освоения человеком земных пространств и влияния на него природно-географических факторов. Основоположник А. – Ф. Ратцель; ввел само понятие и представил общую концепцию, в рамках которой утверждалась основополагающая связь между человеком и Землей, между культурой и природной средой. Ф. Ратцелем ставилась задача изучения А. разных народов и их культур в связи с географическими условиями их обитания. Широко использовал идеи социал-дарвинизма, считал А. частью биогеографии. Яркими и последовательными сторонниками А. в России были Л.Д. Синицкий и А.А. Крубер. Некоторые исследователи к А. относят В.П. Семенова–Тян-Шанского. В СССР А. в начале 1930-х гг. была объявлена буржуазной наукой и дальнейшего развития не получила. Оценка вклада А. в науку противоречива. По Синицкому, А. выяснила преломление географических влияний через призму исторических и культурных; доказала, что с ростом культуры человек не становится менее зависимым от природы. По мнению И.М. Забелина, А. недооценила внутренние социальные особенности развития общества и переоценила внешние факторы, в т.ч. влияние географической среды.

В.Е. Шувалов

Апартеид (апартхейд, на языке африкаанс «apartheid» – раздельное проживание) – крайняя форма расовой или национальной дискриминации, выраженная в лишении определенных групп населения, в зависимости от их расовой принадлежности, политических, социально-экономических и гражданских прав, вплоть до территориальной изоляции (сегрегации). А. рассматривается современным международным правом как преступление против человечества.

Понятие А. введено в употребление в конце 1910-х гг. для обозначения особого режима угнетения расовых и национальных групп «небелого» населения в Южно-Африканском Союзе [с 1961 г. – Южно-Африканской

канской Республике (ЮАР)] и Южной Родезии (с 1980 г. – Зимбабве). Идеология А. базировалась на антинаучном тезисе о непреодолимости расовых и культурно-психологических барьеров между различными национальными и этническими группами. Режим А. предписывал народам банту и лицам смешанного происхождения (т.н. «цветным») проживать в специальных резервациях (бантустанах) на небольшой (ок. 12% площади ЮАР) территории.

Международное сообщество выступило с резкой критикой государственного режима А. в ЮАР. В 1973 г. принята Международная конвенция о пресечении преступлений А. и наказании за него. В отношении ЮАР были введены особые санкции (экономическая и политическая изоляция; бойкотирование спортсменов на международных спортивных соревнованиях и др.). Внутри страны все больший вес набирала оппозиционная партия Африканского национального конгресса (АНК), лидером которой стал Н. Мандела. Переломным моментом в истории А. в ЮАР стал приход к власти в 1989 г. нового президента Ф. де Клерка, взявшего курс на преодоление расистского режима в стране – был освобожден из тюремного заключения лидер АНК Мандела, при участии которого начались работы по созданию новой конституции страны, изменение законодательства, политической и социальной системы. В 1993 г. за активную борьбу в деле защиты прав человека в период существования А., де Клерк и Мандела были награждены Нобелевской премией мира. Режим А. в ЮАР окончательно ликвидирован в 1994 г.; страна стала последней, в которой был официально признан апартеид.

Е.Е. Чиркова

Ареал – качественно внутренне однородная часть территории, в пределах которой проявляются явления и процессы, не наблюдаемые на сопряженных территориях; один из видов географических районов-таксонов. При выделении А. (в отличие от *зон*) акцент делается преимущественно на качественную однородность территориального выражения явления или процесса. На картах А. обычно оконтуриваются линейной границей (редко – границей-полосой) и закрашиваются качественным фоном. Понятие применяется в основном в географии и биологии (А. обитания). В географии к данной категории чаще всего относят биогеографические, и прежде всего – геоботанические А. (классический, самый распространенный вид). В социально-экономической географии к А. относят районы различных типов (специализации) хозяйства (например, сельскохозяйственные и промышленные А.), районы распространения природных ресурсов (природно-ресурсные А.), культурные, этнические районы и др. Данные районы правильнее называть А. Выделением и изучением А. занимается т.н. ареаловедение, получившее приоритетное развитие в биологических науках.

В.Е. Шувалов

Архипелажные воды – морское пространство, разделяющее острова государства-архипелага, составляющее часть его *государственной территории* и отграниченное от его *территориальных вод* архипелажными исходными линиями (воображаемыми прямыми линиями, соединяющими наиболее выдающиеся вовне точки внешних островов архипелага). Длина одной линии в общем случае не может превышать 100 морских миль (для 3% от общего числа линий допустима длина до 125 морских миль); соотношение площади А. в. и суши должно составлять от 1:1 до 9:1. На А. в., воздушное пространство над ними, их дно и его недра распространяется суверенитет государства-архипелага, но с ограничениями в виде права мирного прохода и права архипелажного прохода иностранных судов. Режим А. в. регулируется законодательством государства и нормами международного права. В пределах А. в. государство может проводить делимитацию *внутренних вод* в соответствии с нормами международного права.

Ф.А. Попов

Аутсорсинг (от англоязычного словосочетания «outside resource using») – использование внешних ресурсов, позволяющее в процессе производства передачу части звеньев цепочки создания добавленной стоимости независимым фирмам-субподрядчикам. В эпоху НТР вследствие индивидуализации спроса, усложнения техники и технологии производства, а также конечных продуктов, вертикально интегрированные компании в целом ряде отраслей перестали быть оптимальной формой организации цепочки добавленной стоимости. Как следствие, головные компании для снижения издержек и повышения качества конечного продукта (услуги) стали все чаще передавать часть своих функций специализированным фирмам, которые обладают специфическими компетенциями, технологиями и «ноу-хау» в определенной узкой области.

В соответствии с видами передаваемых сторонним фирмам функций выделяют производственный А. и А. бизнес-процессов (бухгалтерского учета, оформления всевозможной документации, клиентской поддержки, информационно-справочные телефонные центры и т.д.), А. информационных технологий (разработка специализированного программного обеспечения, создание и поддержка сайтов компаний, создание и обслуживание внутрифирменных локальных компьютерных сетей и др.). В соответствии с объемом передаваемых сторонним фирмам функций А. подразделяют на частичный или полный (передача независимой фирме и ее собственным субподрядчикам всего производственного цикла). Термин А. очень близок понятию «кооперация».

А.В. Федорченко

Аэродром – участок территории со взлетно-посадочной полосой, местами стоянки и технического обслуживания самолетов, но с отсут-

ствием пассажирского терминала; небольшой аэропорт без пассажирских перевозок. Обычно А. – стоянка, место взлета и посадки для военной, транспортной (грузовой) и спортивной авиации, а также для испытаний новых моделей самолетов при крупных авиазаводах, выпускающих как гражданские, так и военные самолеты и вертолеты. В гражданской авиации термин А. почти не употребляется и стал архаизмом. Иногда А. называют аэропорт с небольшим объемом пассажирских перевозок без аэровокзала, который имеет преимущественно стратегическое значение. А. для посадки и взлета вертолетов называется вертодромом или гелипортом.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Аэропорт – участок суши (или акватории) и сооружение, где осуществляется взлет и приземление самолетов. В отличие от аэродрома для А. обязательно наличие пассажирского терминала и специальных аэропортовых служб, осуществляющих обслуживание воздушных судов. Состоит из зданий авиатерминалов (пассажирских аэровокзалов и грузовых терминалов, куда прибывают и откуда отправляются пассажиры и грузы), взлетно-посадочной полосы (ВПП) и летного поля, сооружений, обеспечивающих работу А., самолетов и обслуживание пассажиров и грузов (в т.ч. ремонтные заводы, склады, ангары, топливохранилища). Большинство А. мира имеют бетонные ВПП. Крупнейшие А. состоят из 3-6 специализированных терминалов (международные, прибытия, отправления, по направлениям вылета) и имеют 2-4 ВПП, внутреннюю транспортную систему сообщения между терминалами, учреждения обслуживания. Наибольшее число терминалов имеют А. Нью-Йорк – Дж.Ф. Кеннеди (8), Чикаго – О-Хэйр (5), Лондон – Хитроу (5), Мадрид – Барахас (4), Париж – Руасси – Шарль-де-Голль (3). По стандартам Международной ассоциации воздушных перевозок, размер А. оценивается числом отправленных и прибывших в него пассажиров. Крупнейшие (2012, млн. пасс.) пассажирские А. мира: Атланта (Хартсфилд-Джексон; США; 95,5), Пекин (Шоуду; 81,9), Лондон-Хитроу (70,0), Ханеда-Токио (66,8), Чикаго-О-Хэйр (66,6). Крупнейшие пассажирские А. России (2011, млн. пасс.): Домодедово (25,7), Шереметьево (22,4), Пулково (С.-Петербург; 9,6), Внуково (8,2), Кольцово (Екатеринбург; 3,3). Крупнейшие грузовые А. мира (2010, млн. т грузов): Гонконг (4,2), Мемфис (3,9), Шанхай – Пудун (3,3), Инчхон – Сеул (2,7), Анкоридж (2,6). См. также ст. *Взлетно-посадочная полоса*.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Б

Беженцы – лица, покинувшие страну постоянного проживания и оказавшиеся в другом государстве вследствие чрезвычайных обстоятельств (например, в случае преследования, вооруженных конфликтов, техногенных катастроф и т.д.). В международном праве термин Б. появляется после Первой мировой войны. Статус Б. оговорен в законодательстве многих стран и в международном законодательстве, но он не всегда понимается однозначно. ООН разделяет Б. и ищущих убежище в других странах, то есть тех кто еще не получил статус Б., но оставил страну проживания из-за чрезвычайных причин. Вопросы Б. курирует Управление Верховного Комиссара ООН по делам беженцев (УВКБ ООН). Конвенция и Устав УВКБ ООН под Б. понимает лиц, которые в силу вполне обоснованных опасений стать жертвами преследований по признаку расы, вероисповедания, гражданства, принадлежности к определенной социальной группе или по политическим убеждениям находятся вне страны своей гражданской принадлежности и не могут или не желают пользоваться защитой правительства этой страны, либо вследствие таких опасений, либо по причинам, не связанным с соображениями личного удобства; или, не имея определенного гражданства и находясь вне страны своего прежнего (обычного) проживания, по тем же причинам не могут или не желают вернуться. Принадлежность к категории политических Б. рассматривается как основание для возможности получения политического убежища. Хотя итоговое решение этого вопроса зависит от законодательства и политики государства, на территории которого находятся Б. По данным УВКБ ООН основными странами, где Б. ищут убежище, являются США (в 2009 г. подано 49 тыс. ходатайств или 13% от всех ходатайств в мире); Франция (42 тыс.), Канада (33 тыс.), Великобритания (30 тыс.), Германия (ок. 28 тыс.). Подают ходатайства преимущественно выходцы из стран Азии и Ближнего Востока (169,6 тыс. ходатайств, 45% от поданных в 2009 г.), Африки (109,3 тыс.), Европы (58,4 тыс.) и Латинской Америки (33,9 тыс.). В российском законодательстве «Б.» называют лиц прибывших или желающих прибыть на территорию РФ, не имеющих гражданства РФ, которые были вынуждены или имеют намерение покинуть место своего постоянного жительства на территории другого государства вследствие совершенного в отношении него насилия или

преследования в иных формах либо реальной опасности подвергнуться насилию или иному преследованию по признаку расовой или национальной принадлежности, вероисповедания, языка, а также принадлежности к определенной социальной группе или по политическим убеждениям. В России закон о Б. появился после распада СССР, в связи с рядом затяжных военных конфликтов на территории бывшего Советского Союза, результатом чего стало масштабное бегство людей в Россию.

М.С. Савоскул

Безработица – социально-экономическое явление, при котором часть населения страны или региона, активно ищущая работу (доходное занятие) не может ее найти. Б. стало массовым явлением в индустриальном обществе, когда наемный труд становится наиболее распространенной формой занятости. Выделяют несколько типов Б. Структурная Б. возникает из-за несоответствия между структурными характеристиками трудовых ресурсов (профессии, уровень квалификации, возраст, пол и т.д.) и существующими на рынке труда вакансиями. Циклическая Б. вызвана спадом в экономическом цикле, в связи с чем сокращается занятость. Технологическая Б. обусловлена автоматизацией производства и внедрением новых технологий.

Уровень Б. сложно определить, т.к. кроме официально зарегистрированных безработных, часть людей имеют временную работу, или заняты неполный рабочий день или официально не оформлены на работу. В разных странах статистика по Б. собирается разными способами и не всегда сопоставима. В ряде стран проводятся выборочные обследования населения по проблемам занятости по методологии Международной организации труда (МОТ). В России Б. оценивается с 1991 г., когда был принят закон «О занятости населения в Российской Федерации». В России в настоящее время существуют два способа оценки уровня Б. в регионах и стране в целом. Первый способ основывается на методологии МОТ. Второй способ учитывает численность безработных официально зарегистрированных в органах государственной службы занятости. Выборочные обследования населения по проблемам занятости по методологии МОТ проводятся ежемесячно органами государственной статистики. В ходе этих обследований ежемесячно опрашивается около 69 тыс. чел. в возрасте от 15 до 72 лет. Участие населения в обследовании является добровольным. По методологии МОТ в безработными считаются лица, которые на момент проведения обследования не имели работы (доходного занятия), занимались поиском работы (обращались в службы занятости – государственные или коммерческие, давали объявления в СМИ, использовали личные связи и т.д.), предпринимали шаги к организации собственного дела, были готовы приступить к работе в течение обследуемой недели. Учащиеся, студенты, пенсионеры и инвалиды учитываются как безработные, если они

искали работу или были готовы приступить к ней. Общая численность безработных по методологии МОТ по итогам обследования населения по проблемам занятости обычно в несколько раз превышает численность безработных зарегистрированных в органах государственной службы занятости. Региональные различия в уровне Б., измеряемой по методологии МОТ, зависят от демографических (доля и динамика трудоспособного населения), экономических (уровень развития и структура экономики) и географических (эффект агломерации, удаленность, слабая освоенность территории) факторов.

М.С. Савоскул

Белые и синие воротнички – неформальное определение, принятое в гуманитарных науках для обозначения различных категорий работников наемного труда в индустриальном и постиндустриальном обществе. Б. в. – работники умственного труда, служащие, чиновники, работники аппарата управления, менеджеры, инженерно-технический персонал. С. в. – рабочие, занятые физическим трудом, преимущественно на крупных промышленных предприятиях. В постиндустриальном обществе растет число рабочих мест для Б. в., они составляют значительную долю среди занятых в экономике, и являются основой среднего класса западного общества. Внутри слоя Б. в. существует существенное расслоение. Высокое положение занимают менеджеры и специалисты высокого класса. Низший слой Б. в. в литературе называют еще «серыми воротничками»; эта группа достаточно разнородна, в нее входят конторские служащие, продавцы, учителя, медсестры и т.д. Внутри С. в. – представителей рабочего класса также существует четкое деление основанное на уровне профессиональной квалификации. Квалифицированные С. в. рассматриваются как «рабочая аристократия», их доход может превышать доход серых воротничков и нижнего слоя Б. в. Низший слой С. в. занят неквалифицированным и низкоквалифицированным трудом; во многих западных странах этот слой С. в. пополняют *гастарбайтеры*.

М.С. Савоскул

Бизнес-инкубатор – организация, основной целью деятельности которой является поддержка вновь создаваемых малых фирм-клиентов. Поддержка может заключаться в предоставлении помещения, консалтинговых услуг, налоговых льгот и т.д. Срок поддержки ограничен 2-5 годами; затем фирма функционирует, подчиняясь общим условиям. Б.-и., как правило, представляет собой одно или несколько зданий, расположенных часто на территории научных парков. Первые Б.-и. появились в Великобритании в середине XX века; ежегодно их число неуклонно увеличивается. Наибольшее распространение получили в США.

Т.А. Ачкасова

Билингвизм – двуязычие, одновременное владение (и пользование) двумя разными языками. При этом, как правило, один язык бывает родным, а второй выполняет функцию внесемейного общения с иноязычным окружением и часто является основным языком межэтнической коммуникации (например, русский язык для нерусских этносов Российской Федерации). Б. может быть групповым (знание и использование двух языков группой людей, образующих социальную и языковую общность; например, в полиэтничной стране) и индивидуальным (знание и использование двух языков отдельным человеком). Б. часто распространен в государствах, тесно взаимодействовавших, в силу разных исторических факторов, со странами и культурами иных языковых традиций (в бывших колониях европейских метрополий, в странах, входивших в состав многонациональных континентальных империй типа Российской и др.). Так, некоторые европейские языки (английский, испанский, французский, португальский и др.) укоренены в азиатских, африканских и латиноамериканских странах, освободившихся от колониальной зависимости, среди их автохтонного населения наряду с местными языками; во многих случаях они имеют статус государственных в этих странах. Б. – частный случай мультилингвизма (полилингвизма, многоязычия).

В.Н. Стрелецкий

Биотехнологический комплекс (БТК) – система различных видов деятельности, целью которой является создание новых технологий, товаров и услуг на основе молекулярной, субклеточной, клеточной, белковой, генной инженерии. Основные области использования биотехнологических методов: получение новых лекарственных средств для нужд медицины и ветеринарии; применение генной инженерии для коррекции организма; повышение продуктивности растениеводства и животноводства; охрана окружающей среды; увеличение энергетических ресурсов. Комплекс включает в себя отдельные предприятия и учреждения сельского и лесного хозяйства, рыболовства; химической промышленности; электронной промышленности; общего машиностроения; фармацевтической промышленности; производства медицинского оборудования; НИОКР; производства программных продуктов; некоторые учреждения здравоохранения, в том числе диагностические лаборатории; торговлю, менеджмент, другие виды услуг. БТК находится в стадии формирования, поэтому его границы статистически «размыты».

А.П. Горкин

Большие циклы («длинные волны» Кондратьева) – периодические циклы развития мировой экономики продолжительностью 40-60 лет, носящие вероятностный характер. Эмпирическая теория («эмпирические правильности», по Н.Д. Кондратьеву) Б. ц. имела своих предшественников (Х. Кларк, Б. Джевонс и др.), зафиксировавших существование про-

должительных циклов, но не сумевших их объяснить. Принципиальное обоснование Б. ц. и последующее их мировое признание и дальнейшие исследования начались после работы советского экономиста Н.Д. Кондратьева «Большие циклы конъюнктуры» (1928). Теория Б. ц. основана на анализе колебания мировых товарных цен, динамики цен на золото и дополнительных макроэкономических показателей, по которым построены и сглажены (с устранением краткосрочных колебаний) графики. В результате было обнаружено, что значения указанных показателей синхронно движутся в долгосрочном периоде.

Обобщенное представление о Б. ц. дает приводимая ниже таблица.

Долговременные тенденции («Б. ц.») развивающейся по экспоненте мировой экономики включают повышательную («А») и понижательную («В») фазы, т.е. любой Б. ц. включает подъем и спад, хотя в целом мировая экономика развивается по линии прогресса. Кондратьев сделал проницательный долгосрочный прогноз до 2010 г., предсказавший Великую депрессию 1929-30-х гг., а также 5-й цикл – с 1973-75 гг. до 2010-2015 гг. (высшая поворотная точка приходилась на середину 1990-х годов).

Роль «А» и «В» фаз в Б. ц. различна. В фазе «А» предприниматели идут на большие риски, привлекая непомерные кредиты и инвестиции, совокупный спрос в потребительской сфере увеличивается с возрастающей скоростью, в международных взаимосвязях процветает идея свободной торговли, осуществляется зарубежная экономическая экспансия (расширение глобальных сфер экономического и политического влияния), усиливается роль новых мировых держав, происходит изменение способов конкуренции, управления, сменяются базовые источники энергии, способы передачи и обработки информации и т.д. В фазе «В», сопровождающейся в своей начальной стадии длительной депрессией, практически все перечисленные признаки всеобщего обновления экономики резко снижаются; в силу вступает идеология протекционизма. Массы людей предпочитают не покупать товары и услуги, а делать запасы (золото и драгоценности – идеальный объект для хранения). Предприниматели предпочитают не кредитоваться даже по нулевой ставке. И в то же время понижательная фаза Б. Ц. – это революционный очистительный исторический отрезок времени, на котором происходит «созидательное разрушение» (Й. Шумпетер), т.е. слом старого типа хозяйствования, не ведущего к росту производительности труда как главного условия конкурентоспособности и накопления капитала. Смена технологических циклов мирового развития и идея созидательного разрушения Шумпетера соответствует объяснению Кондратьевым «генетики» Б. Ц., заключающейся в непрерывном моральном изнашивании основных производственных фондов и неизбежности их обновления. В фазе «В», согласно Кондратьеву, появляется в одном или одновременно в нескольких местах, независимо друг от друга, крупное научное открытие, служащее основой для появления большого семейства открытий / изобретений.

Ученый приводит «большие семейства» для трех первых Б. ц. Приведем несколько усеченный пример семейства научных открытий / изобретений и их прикладных применений для фазы «В» 4-го Б. ц., связанных с информатизацией и возникающих друг из друга. В 1971 г. впервые компанией «Интел» был выпущен мощный и компактный (размер ногтя) микропроцессор, равный по вычислительной мощности 18-ти тысячам

Характеристика циклов Кондратьева	*Номер цикла Кондратьева*	
	I	II
Период цикла (годы)	1787-1840-е	1840-1890
Годы пиков семейств изобретений	1775	1845
Семейства ключевых изобретений	Паровой двигатель, машинные орудия в текстильной промышленности	Электротехника, основная химия
Ведущие отрасли	Текстильная промышленность, текстильное машиностроение, черная металлургия, угледобыча, строительство магистральных водно-речных каналов	Железнодорожное строительство, транспортное машиностроение, станкостроение, угледобыча, черная металлургия

Характеристика циклов Кондратьева	*Номер цикла Кондратьева*	
	III	IV
Период цикла (годы)	1890-1940-е	1940-1980-е
Годы пиков семейств изобретений	1900	1971*
Семейства ключевых изобретений	Двигатель внутреннего сгорания, автомобиль, полимеры, нефтехимия, фармацевтика как отрасль промышленности, атомная энергия, радиолокация	Углубленное развитие электроники – микроэлектроника, космическая техника, биотехнология, тонкая химия, оптические волокна, композиционные материалы
Ведущие отрасли	Электротехническое и тяжелое машиностроение, линии электропередач, судостроение, производство и прокат стали, основная химия, производство синтетических красителей, электротехника	Автомобиле-, тракторо- и самолетостроение, производство моторизованных средств вооружения, товаров длительного пользования, синтетических материалов, нефтедобыча и нефтепереработка
Ведущие районы специализации	Возникновение новых индустриальных баз. Структурный кризис текстильных районов	Ориентация отраслей на промышленно-городские агломерации, устойчивое развитие портово-промышленных центров. Кризис угольно-металлургических районов
Технологические лидеры в мировом хозяйстве (современное политико-географическое деление стран)	Германия, США, Великобритания, Франция, Бельгия, Швейцария, Нидерланды	США, страны Европейского Союза, ЕАСТ, Япония, Канада

* «Интел» выпускает первый микропроцессор.

Характеристика циклов Кондратьева	*Номер цикла Кондратьева*	
	V	VI
Период цикла (годы)	С начала 1980-х	С 2020-х (вариант)
Годы пиков семейств изобретений	1976	Рубеж веков
Семейства ключевых изобретений	Информатика и телекоммуникации, особенно Интернет и мобильная связь, биотехнология	Центральное звено – средства обеспечения психосоциального здоровья человека
Ведущие отрасли	Электроника, программное обеспечение, оптико-волоконная техника, телекоммуникационное оборудование, роботостроение производство новых конструкционных материалов, газовая промышленность, информационные услуги, туризм	Информатика, нанотехнологии, мультимедиа, производство средств и услуг по защите окружающей человека среды, биотехнология, оптика на новом витке технологии, техника для здравоохранения, услуги в области использования свободного времени

вакуумных трубок первого компьютера ENIAK (1946), занимавший большую комнату. Затем та же компания разработала и выпустила миниатюрные микропроцессоры второго поколения, что сделало возможным создание персональных компьютеров (С. Джоббс, С. Возняк; 1976). Затем было изобретено переходное устройство (модем), преобразующее цифровой язык компьютера в волновой язык телефона, и наоборот, что произошло практически незамедлительно. Благодаря этим изобретениям с 1986 г. система Интернет становится глобальной. Остается большой проблемой ответ на вопрос, почему, несмотря на радикальные изменения технологических и организационных (в широком понимании) изменений мировой экономики по мере ее развития, ритм Б. ц. не меняется и почему они синхронны для разных стран мира (при наличии безусловных лидеров).

Н.С. Мироненко

Бренд территории – комплекс характеристик, ассоциируемых с территорией и отражающих ее уникальность и конкурентные преимущества на фоне других территорий, использующийся в маркетинге территории. Б. т. включает разноплановые представления о территории: представления о ее функциональных и материальных свойствах, увязанные с ней ценности и эмоциональные переживания. Бренд отражается в сознании как жителей самой территории, так и внешних ее «потребителей» (туристы, инвесторы). Бренд не следует путать с логотипом (фирменным знаком), гербом, символом и другими средствами репрезентации (наглядного воспроизведения, обозначения) специфики территории.

Н.Ю. Замятина

В

Венчурный бизнес – предпринимательская деятельность, связанная с повышенным риском, обусловленным внедрением технологических нововведений. В. б. является проявлением коммерциализации результатов научных исследований в наукоемких областях, где перспектива не гарантирована и имеется значительная доля риска. Венчурные фирмы служат начальной ступенью создания продукта, занимаясь отбором и разработкой научной или технической идеи, ее апробацией, созданием образцов и моделей для последующей их передачи на стадию производства. В международной практике по завершении работы, связанной с созданием продукта, венчурная фирма, как правило, прекращает свое существование. Одним из типов венчурных инвесторов являются «бизнес-ангелы» – частные инвесторы, которые обычно обеспечивают финансовую поддержку или бизнес-консалтинг в обмен на долю в капитале фирмы. В. б. начал формироваться правительством в США в 1950-х гг. Получив наибольшее развитие в американской Силиконовой долине, он постепенно распространился с национальными отличиями по всем развитым и крупным развивающимся странам. В начале 2010-х гг. странами-лидерами по отношению венчурных инвестиций к ВВП являются Израиль, Швеция, Швейцария, Ирландия, Бельгия, Финляндия, Норвегия. В России В. б. находится на стадии становления.

Т.А. Ачкасова

Вернакулярный район – тип географического района, бытующий в обыденном сознании общества или его части в виде образа определенной территории, обладающей названием и специфическими качествами. Лишь в редких случаях границы В. р. совпадают с административными, потому что В. р., как правило, складывается стихийно в ходе культурной истории общества. В некоторых случаях его искусственно порождает активность отдельных групп (культурных движений, этнографических сообществ и т.п.; в последнее время растет активность риэлторов). Объективность существования В. р. обусловлена тем, что его местоположение и основные характеристики признаются достаточно многочисленной частью общества, притом как жителями самого В. р., так и соседями, хотя в оценке этих характеристик могут быть значительные расхождения. В. р. складываются на всех масштабных уровнях – в странах, городах, кварта-

лах. Примеры типичных страновых В.р.: Поволжье в России, Мидленд в Великобритании, Вандея во Франции; примеры В. р. в городах: Марьина роща и Замоскворечье в Москве, Челси и Сохо в Лондоне, Гринич-Виллидж и Гарлем в Нью-Йорке. См. также ст. *Городской район*.

Л.В. Смирнягин

Верфь – производственное предприятие для постройки и ремонта судов (грузовых, пассажирских, круизных, военных), расположенное на берегу моря, реки или озера. Представляет собой совокупность сооружений: эллингов, стапелей, доков, бассейнов для достройки судов, кранов, мастерских, складов и т.п. Часто названия В. соответствуют названиям судостроительных компаний.

А.А. Семенов

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) – специально оборудованная полоса суши с искусственным или грунтовым покрытием в аэропорту, позволяющая осуществлять взлет и посадку самолетов. Важнейший элемент инфраструктуры воздушного транспорта, часть аэродромного комплекса аэропортов.

ВПП различаются по материалу: бетонные, асфальтобетонные, асфальтовые, металлические, кирпичные, гравийные, грунтовые, снеговые. Размеры ВПП варьируются от маленьких (300 м в длину и 10 м в ширину; используются для легкой и сверхлегкой авиации) до огромных (6 км в длину и 80 м в ширину). Стандартная ВПП для аэропортов I класса имеет длину 2,8-3,6 км и ширину 45-60 м [длина ВПП в большинстве крупнейших аэропортов мира составляет 3-4 км; она достаточна для принятия всех типов пассажирских самолетов (в т.ч. Airbus A380)]. ВПП специального назначения могут иметь повышенную длину [например, в подмосковном Раменском (5,6 км), в Юбилейном (Байконур, 4,5 км); используются для транспортировки грузовыми самолетами частей ракет или спецгрузов]. Для обеспечения круглосуточного использования ВПП оснащаются светосигнальным оборудованием.

В крупнейших аэропортах мира одновременно действуют несколько ВПП, что позволяет эффективно осуществлять взлетно-посадочные операции, а также обслуживать больший пассажиропоток. Например, в аэропорту Схипхол (Амстердам) действуют 6 полос, в Атланте – 5, во Франкфурте – 4. ВПП могут быть зависимыми (на них невозможны одновременные взлетно-посадочные операции) и независимые. Например, аэропорты Москвы (Домодедово, Шереметьево, Внуково) обладают 2 ВПП, но только в аэропорту Домодедово они независимые. Параметры и тип покрытия ВПП имеют важное значение при проведении оперативных и стратегических военных операций и в других чрезвычайных ситуациях.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Внешнеэкономические связи – комплексная система различных форм международного сотрудничества государств, регионов, компаний, интеграционных группировок во всех сферах экономики. Глубинная причина развития В. с. – международное разделение труда (МРТ), формирующееся на базе различной наделенности стран факторами производства. В. с. зависят от обеспеченности базовыми (географическое положение, природные условия и ресурсы, наличие крупного демографического потенциала) и развитыми (высококвалифицированная рабочая сила, инновационнные технологии, научно-технический потенциал) экономическими факторами. Субъектами В. с. являются страны, их предприятия и пользующиеся соответствующими правами регионы, ТНК и интеграционные группировки.

К основным формам современных В. с. относятся: внешняя торговля товарами и услугами, участие стран в международном движении капитала и международных валютно-кредитных отношениях, научно-техническое сотрудничество и обмен научно-техническими результатами, международное движение рабочей силы (*внешние миграции*), международный информационный обмен, международные спортивные связи (международные соревнования, обмен спортсменами, их купля-продажа), международные творческие связи (гастроли, фестивали). В. с. основаны на международной специализации стран и их участии в цепочках добавленной стоимости, в деятельности международных экономических организаций, региональных и отраслевых интеграционных группировок.

Наиболее развитыми и масштабными формами В. с. являются внешняя торговля товарами и услугами и трансграничное движение капитала. Внешняя торговля – одна из традиционных форм внешнеэкономических связей; зародилась в глубокой древности, но бурный рост внешнеторгового оборота связан со становлением ТНК. Внешнеторговый оборот складывается из двух противоположно направленных потоков – *экспорта* и *импорта* товаров и услуг. Росту валютных поступлений в страну способствует положительное сальдо внешней торговли (разница между стоимостью экспорта и импорта). Для оценки благоприятности конъюнктуры внешней торговли используется понятие «условия торговли» (соотношение индексов экспортных и импортных цен). В постиндустриальном обществе растет значение торговли такими товарами, как программное обеспечение, продукция интеллектуального (ноу-хау, лицензии, патенты) и творческого (выставки, права на постановку пьесы) труда. В структуре экспорта и импорта услуг ведущее место занимают международный туризм, туристские и транспортные услуги. Динамично растет торговля финансовыми, информационными, телекоммуникационными, инжиниринговыми, консультационными услугами. Капитал вывозится за границу как в предпринимательской, так и в ссудной формах. Вывоз предпринимательского капитала может осу-

ществляться в форме прямых заграничных инвестиций, которые дают право контроля над предприятием, и портфельных инвестиций, формально не дающих такого права. К портфельным инвестициям относятся вложения в ценные бумаги (акции, облигации) предприятия, в этом случае целью инвестора является получение дивидендов с капитала. К конкретным формам вывоза ссудного капитала относятся займы, кредиты, вложения средств в иностранные банки.

Режим осуществления всех форм В. с. регулируется внешнеэкономической политикой, основными средствами осуществления которой являются таможенная система и нетарифные барьеры, регулирование движения валюты и валютного курса, эмиграции и иммиграции рабочей силы, торговли ценными бумагами и другими механизмами.

Е.Н. Самбурова

Внешние миграции – перемещение людей на постоянное место жительства или на длительный срок (согласно рекомендации ООН, на срок более 1 года), сопровождающееся пересечением границ государств. В. м. могут носить сезонный и маятниковый характер; быть добровольными и *принудительными*. Среди причин В. м. могут быть политические, экономические, религиозные, учебные, семейные. Преобладающие причины современных В. м. – экономические, что определят и основные потоки внешних миграций из стран менее благополучных в социально-экономическом плане, в более развитые в социально-экономическом отношении страны.

В. м. не всегда сопровождаются сменой гражданства: мигранты, прибывшие в другую страну, могут долгое время сохранять гражданство страны выхода или относятся к лицам без гражданства. Лица, покидающие страну, именуются эмигрантами, лица, прибывающие в новую страну проживания, – иммигрантами. При международных сравнениях данных о В. м. стран необходимо учитывать неоднородность статистики. По причине различных критериев определения мигранта, один и тот же человек в одной стране может попасть в миграционную статистику, а в другой – нет. Из-за разницы учета внешних мигрантов в разных странах численность выехавших на ПМЖ из одной страны может не соответствовать численности въехавших в соответствующую страну (качество учета иммигрантов выше, чем качество учета эмигрантов, поскольку внешние мигранты приезжающие в другую страну для постоянного проживания на законных основаниях, регистрируют место, сроки и цели своего пребывания). Учет не постоянных, а долговременных В. м. во многих странах налажен хуже, т.к. не все уезжающие за рубеж снимаются с учета по месту жительства. Достаточно качественно учет В. м. ведется в странах, где функционирует система регистров населения (Скандинавские страны, Нидерланды, Бельгия). В ряде стран, например, в США, Канаде или Франции, прямое статистическое наблюдение за эмиграцией не ве-

дется вообще. Сложность представляет и определение происхождения страны внешних мигрантов. Оно может определяться местом рождения, страной предыдущего проживания или гражданством. См. также ст. *Миграция населения*.

М.С. Савоскул

Внутренние воды – водная часть территории суверенного государства за вычетом территориальных и (для государств-архипелагов) архипелажных вод. Охватывают воды рек, озер, каналов, водохранилищ и других водных объектов в пределах *государственных границ*. Среди них выделяют внутренние морские воды, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод (за исключением государств-архипелагов, где делимитация внутренних вод проводится отдельно). В частности, к внутренним морским водам относят воды морских портов, воды бухт и заливов, всё побережье которых принадлежит соответствующему государству, а ширина входа не превышает 24 морских миль, а также воды *исторических заливов*.

Ф.А. Попов

Внутренние миграции – перемещения населения внутри одной страны, пересекающие административные границы внутри страны, но не пересекающие границы государства, с целью постоянной или длительной смены места жительства. К В. м. относят маятниковые и сезонные миграции, если они не пересекают границы государства. Результатом В. м. является территориальное перераспределение населения внутри страны. В. м. может быть межрегиональной (между субъектами федерации и муниципальными образованиями) и межпоселеной в рамках одного региона. В. м. различают по характеру миграции (добровольные и вынужденные), по причинам, по направлениям и проч. Различают В. м. из города в город, из села в город, из города в село. Масштабы, характер и направления В. м. населения зависят от размеров государства, природно-климатических условий, социально-экономического развития. В современном мире немаловажное влияние на масштаб и характер В. м. оказывает демографическая ситуация, уровень урбанизации в стране, политическая обстановка, состояние транспортной сети и развитие общественного транспорта, разница в уровне жизни в разных регионах страны.

В. м. населения по масштабам превосходят внешние миграции населения. Учет В. м. населения проводится в рамках административно-территориальных единиц, из-за чего учитываются перемещения людей между разными административными субъектами, хотя они могу происходить в пределах одной агломерации или единого регионального рынка труда и затрагивать относительно небольшие расстояния, и не учитываются перемещения внутри одной административной террито-

рии. Из-за различного АТД в разных странах, затруднен межстрановой сравнительный анализ В. м.

В России, в силу исторического развития страны, природных условий, неравномерности социально-экономического развития, В. м. всегда играли существенную роль распределении населения. Благодаря В. м. происходила урбанизация и индустриализация в СССР, освоение ресурсных регионов. Государство достаточно активно через различные механизмы внутренней миграционной политики может влиять на В. м. В то же время В.м. более динамично, чем демографические процессы реагируют на социально-экономические изменения в стране, что выражается в миграционном поведении жителей страны. После 1991 г., по сравнению с 1980-ми гг. в России снизились масштабы, как межрегиональной, так и внутрирегиональной В. м. Исследователи отмечают замещение постоянных В. м. населения временными трудовыми перемещениями (маятниковые трудовые поездки, сезонные миграции). С 1960-х гг. центростремительные потоки В. м. стали меняться на центробежные направления. После 1991 г. тенденции стягивания населения за счет В. м. к основной полосе расселения усилились. В результате все регионы Европейского Севера, востока Сибири и Дальнего Востока, из-за сложных природных и социально-экономических условий, за редким исключением, стали терять население в том числе и за счет В. м. Ученые говорят об устойчивом западном дрейфе населения. Регионы, привлекающие внутренних мигрантов – развитые экономические центры (Московская, Санкт-Петербургская агломерации), ресурсные регионы (Тюменская область), региональные столицы. Основными мотивами В. м. в настоящее время являются: трудовые, семейные, учебные миграции. Еще одной тенденцией В. м. населения в России является исчерпание миграционного потенциала сельской местности и малых городов, которые многие десятилетия являлись важным источником В. м. в России.

М.С. Савоскул

Внутренний водный транспорт – перемещение грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям из одного места (региона, страны) в другое. Подразделяется на речной и озерный. Инфраструктура В. в. т. включает: естественные (речные, озерные) и искусственные (каналы, водохранилища) судоходные пути; узлы (речные и озерные порты и пристани); флот (речные и озерные суда, а также суда смешанного типа «река – море»).

Каналы перемещения на В. в. т. жестко фиксированы, поскольку привязаны к сети судоходных участков рек и озер. На озерах число степеней свободы в выборе маршрутов движения больше, чем на реках. Сеть внутренних водных путей размещена неравномерно и очень дисперсна. Средняя дальность перевозки грузов на В. в. т. 49 км, пассажиров – 46 км.

В начале XXI в. речной и озерный флот мира насчитывает около 90 тыс. судов (менее 1/2 из которых – самоходные). Протяженность внутренних водных путей мира – 672 тыс. км (2004). 90% всех внутренних водных путей приходится на реки, 10% – на озера и каналы. Наибольшую протяженность внутренних водных путей имеют Китай (110 тыс. км), Россия (102), Бразилия (50), США (41). Роль внутренних водных путей особенно велика в равнинных районах и странах (Нидерландах, Бельгии, на севере Германии, севере Аргентины, в Парагвае, Амазонии, Бангладеш, Мьянме) и в эстуариях и дельтах крупных рек. Особенно высока грузонапряженность на реках Янцзы, Миссисипи, Огайо, Рейн, Дунай, в низовьях Ганга и Параны, на водной системе Великих озер (включая глубоководный путь Св. Лаврентия); по пропускной способности и размерам грузопотоков данные водные магистрали превосходят многие крупные железнодорожные магистрали и автострады. Для соединения соседних речных бассейнов в мире построено 30 тыс. км судоходных каналов (крупнейшие: Великий Китайский, Внутренний Береговой (США), Средне-Германский, Дортмунд – Эмс, Рейн – Майн – Дунай; в России: Волго-Балтийский, Волго-Донской). На В. в. т. доминирует перевозка грузов, не требующих срочности в доставке (строительные материалы, лес, каменный уголь, руды, нефтепродукты, зерно). Около 35% мирового грузооборота В. в. т. приходится на США и Канаду (из них чуть менее 1/2– на Великие озера), 40% – на бассейн р.Янцзы и 22% – на страны Европы. В Нидерландах им перевозится 46% всех грузов внутри страны, в Бангладеш – 32%, в США – 14%, Китае – 9%. Пассажирские перевозки на В. в. т. незначительны. На многих реках и озерах действуют паромные переправы.

Преимущества В. в. т.: низкая себестоимость перевозок (минимальные затраты при спуске вниз по течению реки), минимальные затраты на эксплуатацию водных путей и поддержание их в судоходном состоянии, высокая пропускная способность водных путей (караваны судов). Недостатки: низкая скорость движения, сезонность работы в зонах полярного и умеренного климата, падение уровня воды в реках во время засушливого периода, разобщенность речных бассейнов, направления течения ряда рек часто не совпадают с главными экономическими осями стран и регионов.

С.А. Тархов

Водный транспорт – перемещение грузов и пассажиров по воде морскими, речными и озерными судами из одного места (региона, страны) в другое. Включает сухопутную (порты, причалы, судоремонтные доки) и водную инфраструктуру (судоходные пути, каналы, фарватеры), а также флот (суда). См. ст. *Внутренний водный транспорт*, *Морской транспорт*.

С.А. Тархов

Военная география – отрасль географии, исследующая расстановку политических сил, экономических и военных возможностей стран (коалиций государств), природные условия в региональном аспекте с точки зрения их возможного влияния на ведение военных действий или войны в целом. Состоит из военного страноведения и географии театров военных действий (ТВД).

В. г. в своих исследованиях использует данные различных наук – естественных, социальных, военных. Изучение расстановки политических сил ведется в целях правильной оценки военно-политической обстановки и тенденций ее развития в мирное и воен. время. При изучении военно-экономического потенциала, т.е. экономических и военных возможностей стран (коалиций) определяются важнейшие промышленные центры и экономические районы стратегического и оперативного значения. Особое внимание уделяется изучению оперативного оборудования ТВД. Изучение природных условий включает анализ всего комплекса природных компонентов (рельефа, климата, гидрографии и др.) и оценку оперативно-тактических свойств местности. В. г. тесно связана с медицинской географией и военной картографией. Отраслью В. г. является военно-морская география, изучающая политические, экономические, природные условия, оперативное оборудование океанических (морских) ТВД и их влияние на ведение вооруженной борьбы на море.

А.П. Горкин

Военно-промышленный комплекс (ВПК) – интегрированная система различных видов деятельности, целью которой является обеспечение функционирования вооруженных сил страны.

В узком смысле слова ВПК включает в себя собственно военную промышленность – совокупность отраслей, производств, отдельных предприятий, цехов и участков, а также научно-исследовательских центров и лабораторий, разрабатывающих и производящих военную технику (сложные технические системы и отдельные агрегаты, узлы, компоненты, детали) и боеприпасы, а также осуществляющих испытания и ремонт военной техники для нужд вооруженных сил страны и связанных с ними ведомств, независимо от форм собственности и источников финансирования. В РФ в данном контексте принят термин «оборонно-промышленный комплекс».

В широком смысле слова, в состав ВПК («military-industrial complex»), по словам 34-го президента США Д. Эйзенхауэра (1961), входят не только собственно вооруженные силы и военная промышленность страны, но и та часть ее политического и бизнес-истеблишмента, средств массовой информации, культуры, которая во главу политики государства ставит военную силу.

Строго говоря, в ВПК входят также предприятия и учреждения, обеспечивающие вооруженные силы промышленной продукцией нево-

енного характера, но необходимой для их функционирования (обмундирование, продовольствие, медикаменты, средства гигиены, различные машины, приборы, оборудование, конструкционные материалы и проч.). К ВПК могут относиться не только промышленные производства, но и другие виды деятельности, обеспечивающие функционирование вооруженных сил: транспортные услуги, связь, транспорт, строительство, коммунальное хозяйство, финансы и недвижимость, торговля, НИОКР, образование, здравоохранение и социальное обеспечение (в т.ч. пенсии ветеранам) и др. Доля в ВВП страны затрат на функционирование и развитие военно-промышленного комплекса (в широком смысле понятия) – своеобразный индикатор уровня милитаризации ее экономики и общественной жизни.

А.П. Горкин

Воздушный транспорт – перемещение пассажиров, багажа, грузов и почты воздушными транспортными средствами между разными пунктами районов и стран. Распространен повсеместно; связывает города и экономические центры заселенной территории с другими пунктами, в т.ч. расположенными в незаселенных и труднодоступных районах. Включает в себя те же самые элементы инфраструктуры, что и *авиационный транспорт*. От последнего В. т. отличается тем, что в него (помимо самолетов и вертолетов) включаются воздушные шары, дирижабли, гидропланы, экранопланы (суда на динамической воздушной подушке, летящие на высоте нескольких метров над поверхностью воды, земли, снега или льда), мотодельтапланы, парамоторы, автожиры махолеты, планёры, дельтапланы, парапланы и др. Термин «В. т.» в современной экономико-географической литературе вытесняется понятием «авиационный транспорт» (на который приходится основной поток пассажирок и грузов).

С.А. Тархов

Возобновляемые природные ресурсы (ВПР) – природные ресурсы, которые могут быть возмещены или восполнены в сроки, допустимые в масштабах человеческой жизни, если деятельность человека не изменит условий их воспроизводства (чистый воздух, речной сток, почвы, биологические ресурсы, возобновляемые источники энергии). Восстановление ВПР происходит с различной скоростью: популяций охотничьих животных – годы, вырубленного леса – десятки лет, 1 см гумусового слоя почвы – 300-600 лет. Темпы расходования возобновляемых ресурсов должны соответствовать темпам их восстановления, иначе ВПР могут стать невозобновляемыми: почвы – эродировать, виды животных и растений – полностью исчезнуть. ВПР следует рассматривать как ресурсы будущего: их воспроизводство поддается регулированию.

Некоторые ресурсы (например, плодородие почвы), называют полувозобновимыми, т.к. как их восстановление может идти в течение жизни нескольких поколений людей. Из общих запасов пресных вод на

Земле лишь около 3% (2,5 млн. км^3) – легкодоступные (воды рек, озер и водохранилищ), остальное – ледяные массивы в полярных регионах, ледники и подземные воды. Наибольший интерес представляет речной сток, который для всей Земли дает лишь 40 тыс. км^3 воды в год. В настоящее время на хозяйственно-бытовые нужды с учетом расходов на разбавление расходуется более 1/5 мирового речного стока. Биологические ресурсы складываются из растительной и животной массы. Основная часть запасов биомассы Земли приходится на лесную растительность, которая дает более 1/3 общего ежегодного прироста живой материи. С лесными ресурсами неразрывно связаны запасы пушнины, дичи, грибов, ягод, лекарственных растений и т. п.

К возобновляемым источникам энергии в современной мировой практике относят также: солнечную энергию, гидроэнергию, ветровую, геотермальную, энергию морских течений, волн, приливов, температурного градиента морской воды, разности температур между воздушной массой и океаном, тепла Земли, биомассу животного и растительного происхождения. Энергия солнечного света основывается на преобразовании электромагнитного солнечного излучения в электрическую или тепловую энергию. Гидроэнергия – энергия, сосредоточенная в потоках водных масс в русловых водотоках. Чаще всего используется энергия падающей воды. Энергия ветра является следствием деятельности солнца. Ее запасы более чем в 100 раз превышают запасы гидроэнергии всех рек планеты. Ветроэнергетика преобразует кинетическую энергию воздушных масс в атмосфере в электрическую, механическую и тепловую. Энергию горячих геотермальных источников используют экологически чистые ГеоТЭС. На базе энергии приливов и отливов работают приливные электростанции (ПЭС, используют кинетическую энергию вращения Земли; характеризуются высокой экологичностью, низкой себестоимостью производства энергии при очень высокой стоимости строительства; мощность ПЭС сильно колеблется в течение суток; могут работать только в единой энергосистеме с другими типами электростанций). Биотопливо, получаемое в результате переработки биологических отходов, применяется в производстве электрической и тепловой энергии. Реализуются проекты по получению биотоплива из целлюлозы, ятрофы (род растений семейства Молочайные), рыжика посевного (растение семейства Капустные, растущее в ротации с зерновыми культурами), водорослей, характеризующихся высоким содержанием масел. Большая часть возобновляемых источников энергии признана экономически эффективными для использования уже в настоящее время.

Г.И. Гладкевич

Высокие технологии и высокотехнологичные отрасли. Высокие технологии – совокупность приемов и способов получения и переработки (обработки) материалов не на основе тепловой, электро-

магнитной, механической или химической энергии, а на основе использования информации на электронных носителях (информационные технологии), генной, молекулярной и клеточной инженерии (биотехнологии), технологии обработки объектов, размеры которых порядка 10^{-9} м (нанотехнологии). Высокотехнологичные отрасли – отрасли промышленности, в которых относительно широко применяются названные выше технологии, часто взаимосвязанные. По классификации Комиссии ООН по промышленному развитию (ЮНИДО) в мировом контексте к ним относят производство компьютеров и периферийных устройств, полупроводников, средств связи, высокоточных научных, медицинских, оптических приборов, авиационную и ракетно-космическую промышленность, фармацевтическую промышленность. Основные критерии выделения «высокотехнологичных» отраслей в данной классификации: отношение затрат на НИОКР к стоимости выпущенной продукции, доля ученых и инженеров в общем чис-ле занятых, степень внедрения в производство «высоких» технологий.

А.П. Горкин

Г

Гастарбайтеры (внешние трудовые мигранты) – иностранные граждане, добровольно работающие и проживающие за границей своей страны. Термин «гастарбайтеры» заимствован из немецкого языка и дословно обозначает «гость-работник». В России термин «гастарбайтер» в СМИ и повседневном обиходе часто используется с негативным оттенком. Как правило, гастарбайтеры прибывают из стран с менее развитой экономикой и обладают более низкой квалификацией, чем местные трудовые ресурсы. Часть гастарбайтеров впоследствии остается на постоянное место жительство в принимающих странах и становится новыми гражданами этих стран.

В ряде принимающих стран гастарбайтеры не только существенно воздействуют на рынок труда, но и меняют демографическую, экономическую и социальную ситуацию; то же относится и к крупнейшим станам–донорам – «поставщикам» гастарбайтеров. Странами, получающими максимальное количество денежных переводов от гастарбайтеров, в начале 2010-х гг. (по данным МОМ) были: Индия, Китай, Мексика, Филиппины и Франция. Среди стран, из которых осуществляются денежные переводы, на лидирующих позициях находятся США, Саудовская Аравия, Швейцария и Россия. В России гастарбайтеры стали массовым явлением в начале 2000-х гг.; по разным оценкам их число достигает 12,3 млн. человек. Большинство гастарбайтеров пребывает в Россию из Узбекистана, Украины, Таджикистана.

М.С. Савоскул

Гендерная география – направление экономической и социальной географии, изучающее региональные соотношения полов в социальной, демографической, трудоресурсной структуре населения, а также территориальные особенности проявления качества жизни, социальной идентичности и социальных ролей мужчин и женщин в обществе. В частности, в Г. г. распространены исследования, посвященные региональным различиям в продолжительности жизни мужчин и женщин, в уровне безработицы, структуре занятых, уровне доходов. Более радикальное направление Г. г., так называемая «феминистская география», посвящено вопросам борьбы женщин за достойное положение в обществе, соблюдения их прав, в т.ч. и в научном сообществе, где преобладает

маскулинная (мужская) логика и образ мышления. Г. г. как часть экономической и социальной географии возникла в США и странах Западной Европы в конце 1960-х гг. в рамках традиции критической социологии и постколониальных исследований. В России нет глубокой традиции исследований в области Г. г.; исследования на данную тему немногочисленны и не носят систематический характер.

М.С. Савоскул

Геноцид (от греческого «génos» – род, племя и латинского «caedo» – убиваю) – истребление отдельных групп населения по расовым, национальным или конфессиональным мотивам; одно из тягчайших преступлений против человечества. Возникновение геноцида как явления относятся к общинно-родовому строю, при котором не существовало индивидуальной ответственности за совершенные преступления; наказание за содеянное несла вся община (род).

Впервые термин «геноцид» введен в 1944 г. американским юристом российско-польско-еврейского происхождения Р. Лемкиным в монографии, посвященной оккупации Западной Европы гитлеровской коалицией; он же стал одним из авторов международной конвенции ООН «О предупреждении преступления геноцида и наказании за него» (одобрена Генеральной Ассамблеей ООН в декабре 1948 г.). Согласно конвенции, под геноцидом понимаются «действия, совершаемые с намерением уничтожить, полностью или частично, какую либо национальную, этническую, расовую или религиозную группу как таковую, а именно: убийство членов такой группы; причинение им серьезных телесных повреждений или умственного расстройства; предумышленное создание условий, которые рассчитаны на полное или частичное физическое уничтожение таких групп; принятие мер, рассчитанных на предотвращение деторождения в их среде; насильственная передача детей из одной человеческой группы в другую». Наказуемость геноцида установлена уставами международных военных трибуналов (Нюрнбергского и Токийского).

История насчитывает множественные примеры геноцида (Крестовые походы, геноцид *аборигенов* Америки, Австралии, Африки и др.). Отличительной особенностью геноцида нового времени стали масштабные военные действия против мирного населения, целью которых стало расширение жизненного пространства «высших» рас и его полное «очищение» от представителей «низших» народов. Первым примером геноцида в XX в. стал этноконфессиональный геноцид армян в Турции (за 1914-19 гг. турками-османами уничтожено около 1,5 млн. армян, более 600 тыс. армян были вынуждены покинуть страну). Самым чудовищным по масштабам и жестокости актом геноцида является холокост (в широком смысле понятия) – преследование и массовое уничтожение нацистами гитлеровской Германии представителей различных этнических и социальных групп. В 1935-45 гг. с целью «очищения» «высшей»

арийской расы от «расово неполноценных» в концентрационных лагерях на территории Германии, стран-союзников Третьего рейха и оккупированных стран было уничтожено по разным данным от 3 до 6 млн. евреев, 150-200 тыс. цыган; происходило тотальное истребление душевнобольных, неизлечимо больных, наркоманов, гомосексуалистов и проч.

Территория бывшей Югославии несколько раз становилась местом осуществления актов геноцида. В 1941-44 гг. пронацистским ультранационалистическим хорватским режимом усташей было уничтожено около 700 тыс. православных сербов; в 1995 г. в г. Сребреница сербскими военными подразделениями было убито свыше 8 тыс. боснийцев-мусульман (мужчин в возрасте от 13 до 77 лет). В 1975-79 гг. в Камбодже в ходе классово-этнического конфликта коммунистической партией «красных кмеров» было уничтожено, по разным данным, 1,5-3 млн. человек из числа «среднего класса», привилегированного городского населения, этнических и религиозных меньшинств. В 1994 г. произошла вспышка геноцида в Руанде, в результате которой находящееся у власти радикально настроенное временное правительство (представители этнического большинства – народа хуту) с помощью армии и отрядов народного ополчения физически уничтожили свыше 900 тыс. человек из этнического меньшинства – народа тутси, а также около 100 тыс. хуту, придерживающихся умеренных политических взглядов.

Кроме физического геноцида, говорят о геноциде культурном (термин также предложен Лемкиным), под которым понимается уничтожение или похищение культурных и религиозных ценностей (книг, произведений искусства и др.); уничтожение национальной интеллигенции; запрет на употребление родного языка; изъятие детей из преследуемой группы и передача их в другие группы населения.

Е.Е. Чиркова

Географическая граница – особый географический объект, разделяющий смежные географические объекты (чаще всего – географические районы) и выражающийся в пространстве в виде линии и/или переходной полосы. В первом случае абсолютизируется «делительная» функция границы, во втором – «связующая». На картах Г. г. обычно изображаются линиями при абсолютизации их делительной функции, которая может проявляться как через отграничение, так и разграничение географических объектов. В первом случае, рассматриваются пространственные отношения «объект – среда» («экологический» подход), во втором – «объект – объект» («объектно-предметный» подход). Различные уровни рассмотрения Г. г. позволяют представить географические объекты (районы) либо как простые, либо как сложные. Данные функции Г. г. диалектически взаимосвязаны; их отдельное рассмотрение – методический прием, который применяется, в т.ч. в *районировании*.

Особенности Г. г. определяется спецификой географических объектов, которые они оконтуривают. Выделяют следующие типы Г. г.: природные, экономические, этнические, административные, политические и др. Классификацию Г. г. проводят по их собственным свойствам как самостоятельных географических объектов по ряду параметров: причине возникновения (барьерные, экологические, конкурентные, реликтовые); характеру процесса изменения (фронтальные, диффузные); динамике (стативные, мобильные); времени образования и длительности функционирования; пространственной форме выражения (резкие и расплывчатые; взаимного вклинивания, перекрытия и каемчатые); морфологии (по форме рисунка, извилистости). Роль границ в процессе взаимодействия географических объектов (районов) проявляется в создании для него тех или иных условий. Функцию Г. г. ослаблять или прекращать взаимодействие между географическими объектами (районами) называют барьерной, способствовать такому взаимодействию – контактной. Барьерная функция Г. г. может осуществляться через ограничение как условий появления потоков между районами, так и условий их функционирования. Она сводится (по В. Бунге) к функциям отражения, фильтрования и порога для потоков, проходящих через границу.

В.Е. Шувалов

Географическая экспертиза – проверка специалистами-географами проектов, направленных на изменение окружающей среды или способных косвенно повлиять на нее. Г. э. включает оценку современного состояния среды и географический прогноз изменения этого состояния под воздействием природных факторов и деятельности. Экономико-географическая экспертиза оценивает воздействие и последствия реализации различного рода проектов для территориальных социально-экономических систем. Ее неотъемлемой частью является региональный анализ, устранение информационных и понятийных дефектов, выявление неразрывных пар понятий и др. Основные положения теории Г. э. разработаны отечественным экономико-географом К.П. Космачёвым в 1981-85 гг. К ним относятся: 1) оценка региональной компетентности кандидатов для формирования группы экспертов; 2) выявление регионов (районов) – аналогов для повышения обоснованности информационного обеспечения принятия решений (предполагается наличие пространственно-временного континуума, т.е. неразрывной пары пространство–время, когда, перемещаясь в пространстве, мы можем изменять исторический срез регионального анализа); 3) определение причин зарождения и возможных вариантов устранения нежелательных последствий различных типов локальных конфликтных ситуаций (особенно актуально в рамках всемирно-исторического процесса глобализации и концепции устойчивого развития). Сценарии развития местных конфликтных ситуаций обладают общими чертами: а) без специальных исследований и тестов на начальном этапе

зарождения они мало заметны и поэтому трудно прогнозируемы; ведущее место принадлежит изыскательским методам; б) после латентного этапа развития, когда накапливается внутренняя энергия конфликта, происходит взрыв, зачастую имеющий объемные характеристики; информационная «насыщенность» мира приводит к резкому ускорению прохождения волн диффузии «конфликтных инноваций»; в) возникновение сложной системы «наведенных эффектов», когда мелкие конфликты генерируют другие мелкие конфликты, а все вместе они создают фон критической массы взрыва; г) при запаздывании реакции на локальные конфликты блокирование ситуации становится затруднительным. Особенностью Г. э., по мнению Космачёва, является то, что «в качестве объектов экспертизы специалисты обычно рассматривают готовые проекты или какие-либо другие решения, не уделяя должного внимания экспертизе исходной информации и теоретических основ принятия решений».

Г. э. проводятся в тех случаях, когда обычные научные методы подготовки тех или иных решений оказываются недостаточно эффективными или объект настолько сложен, что не поддается чисто формализованным оценкам. В РФ в последнее время экспертизы проводятся не в традиционных ранее сферах принятия решений (министерствах), а во все большей степени под воздействием давления общественного мнения. Осуществляются т.н. независимые (вневедомственные) экспертизы соответственно «независимыми» экспертами. Такие экспертизы обычно проводятся по тем направлениям социально-экономического, научно-технического и т.д. развития общества, которые вызывают большие опасения населения.

В.Л. Бабурин

Географическое пространство – органичная часть пространства Вселенной в границах географической оболочки; фундаментальная категория географии, изучающей пространственно-временные отношения географических объектов. Единого толкования понятия «Г. п.» как в отечественной, так и зарубежной науке нет. Отечественный исследователь Э.Б. Алаев (1983) понимал Г. п. как «форму существования материальных географических образований и объектов в пределах геоверсума». «Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины» (1988) трактует Г. п. как «форму существования географических объектов и явлений в пределах географической оболочки; совокупность отношений между географическими объектами, расположенными на конкретной территории и развивающимися во времени». Понятия «Г. п.» и «территория», ключевые в географии, в отечественной научной традиции не тождественны. Границы географического пространства обычно трактуются шире. Понятие «территория» отличается от Г. п. большей конкретностью, привязанностью к определенным координатам. Категория Г. п. находится на стыке географии и философии. Она разрабатыва-

лась в рамках хорологической концепции (К. Риттер, А. Геттнер), в современной отечественной науке – в трудах В.А. Подороги, Д.Н. Замятина. Проблемы структуризации общественно-географического пространства рассматриваются в работах П.Я. Бакланова.

Как часть пространства нашей Вселенной, Г. п. трехмерно. Ему присущи такие качества, как размерность, кривизна, плотность, динамичность, системность, концентрация, поляризация, энтропийность. Г. п. имеет компонентную и территориальную структуру. Реальное Г. п. компонуют природные и социогенные геосистемы. Важнейшей составной частью Г. п. является *ойкумена*. Традиционной формой абстрагирования для восприятия Г. п. служит карта. Местоположение объекта в Г. п. определяется географическими координатами, а относительно других объектов в пределах Г. п. – географическим положением.

Географы-обществоведы как отдельный вид выделяют общественно (социально)-географическое пространство. Общественно-географическое пространство – это «форма бытия общественно-географических объектов, отражающая отношения их сосуществования: соразмерности (в мерах протяженности, объема, глубины) и взаиморасположенности» (К.Э. Аксенов, 2011). Одна из дискуссионных тем – «сжатие» общественно-географического пространства, под которым понимается уменьшение размеров земной поверхности в человеческом восприятии.

Д.Л. Лопатников

Географическое разделение труда – пространственная форма общественного разделения труда, выражающаяся в специализации отдельных центров, районов и стран на производстве определенных видов продукции и услуг, предназначенных для реализации за их пределами. Выступает важным фактором роста производительности труда.

Обусловлено природной и социальной неоднородностью географического пространства: различиями природных условий и ресурсов, производственного и человеческого капитала, технологического уровня производства и управления, а также особенностями «пройденного пути» и рядом внеэкономических факторов (например, отношениями политического подчинения в прошлом или настоящем). Влияние природного фактора в наибольшей степени сказывается на специализации районов добывающей промышленности, сельского хозяйства и рекреации.

Специализацию производства в пределах страны называют территориальным (ТРТ), а между странами – международным разделение труда (МРТ). Часто термин «ТРТ» употребляется как синоним географического, однако это лишает разделение труда между населенными пунктами (местное разделение труда) и районами одной страны краткого и емкого обозначения. «Иногда под географическим разделением труда понимают только международное разделение труда, но такое сужение этого понятия неправильно. Всякое международное разделение

труда есть в то же время географическое разделение труда, но не наоборот» (Н.Н. Баранский).

А.С. Фетисов

География внешней торговли – одно из направлений географии внешнеэкономических связей, изучающее пространственную организацию торговли товарами и услугами. См. ст. *География внешнеэкономических связей*.

География внешнеэкономических связей – ветвь социально-экономической географии, одно из направлений географии мирового хозяйства, в рамках которого изучаются закономерности и особенности пространственной организации внешнеэкономических связей в целом, а также их форм на национальном (межгосударственном), региональном (крупных регионов мира и региональных интеграционных группировок) и глобальном уровнях. Г. в. с. включает географию внешней торговли товарами и услугами, движения капитала (в первую очередь, прямых иностранных инвестиций), международных валютно-финансовых отношений, международной миграции рабочей силы, международного туризма, международных спортивных связей (международных соревнований, обмена спортсменами и их купли-продажи), международных творческих связей (гастролей, фестивалей, выставок) и т.д. Особое место занимает география экономических связей ТНК и их филиалов, международного производства и места стран в международных цепочках добавленной стоимости, а также пространственные аспекты внешнеэкономической деятельности региональных интеграционных группировок и международных организаций, регулирующих внешнеэкономические связи. Для крупных по территории стран большое значение имеет изучение пространственной структуры внешнеэкономических связей на уровне административных единиц и других регионов.

Пространственная структура внешнеэкономических связей формируется на основе места основных акторов (стран, ТНК, транснациональных банков) в международном разделении труда, отражает их взаимозависимость, показывает направление, соотношение масштабов и структуры основных внешнеэкономических потоков (товаров, услуг, капитала, ноу-хау, рабочей силы и т.п.). Теоретической базой географии внешнеэкономических связей являются теории сравнительных преимуществ Д. Рикардо, соотношения факторов производства Э. Хекшера – Б. Олина, жизненного цикла продукта Р. Вернона, эффекта масштаба П. Кругмана, внутриотраслевой торговли Б. Баласса (Балашша), Х.Грубеля – П. Ллойда и др.

В географии внешней торговли на основе анализа роли страны в мировом хозяйстве и ее специализации рассматривается географическая структура экспорта и импорта товарами и услугами с учетом внутриотраслевой торговли; выделяются группы стран по величине и характеру внешнеторгового сальдо, условиям торговли; проводится оценка

концентрации внешнеторгового оборота (в т.ч. с партнерами – соседями); анализируется роль внешней торговли в формировании территориальной структуры хозяйства страны. В постиндустриальном обществе особое значение приобретает изучение пространственной структуры международной торговли инжиниринговыми, банковскими, телекоммуникационными, информационными и компьютерными услугами, программным обеспечением, интеллектуальной собственностью, международного лизинга и т.п. Среди основных количественных показателей, используемых при исследовании внешней торговли, – коэффициент локализации, коэффициент специализации, коэффициент структурных сдвигов, гравитационная модель и т.д. Одним из главных направлений географии международного движения капитала является география прямых иностранных и портфельных инвестиций, исследующая их экспортные и импортные потоки, влияние на экономическое развитие и инвестиционный климат принимающих стран. См. также ст. *География миграций*, *География туризма*.

Е.Н. Самбурова

География городов – направление в географии населения, изучающее закономерности размещения городов и концентрации в них населения; функции и типы городов; их роль в территориальном разделении труда. Важной задачей Г. г. является исследование *городских агломераций*, их ядер и *пригородных зон*, *мегалополисов* и других форм *городского расселения*. Большое внимание уделяется историко-географическому анализу развития городов в разных странах и регионах, изучению ЭГП городов и его влияния на динамику развития, географическим особенностям характера (рисунка) городского расселения и систем городского расселения. Особой задачей является изучение микрогеографии городов, включая особенности их землепользования и внутригородского расселения, характера застройки и планировочной структуры, факторов и тенденций размещения отдельных функций в городе, обеспеченности населения объектами социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры – особая задача географии городов. Конструктивная направленность Г. г. связана с решением вопросов о перспективах развития городов и их городских систем.

Г. г. как направление географических исследований возникло в середине XX века с началом быстрого развития процесса урбанизации в различных странах и регионах мира; тесно связана с другими разделами географии населения, а также с различными ветвями экономической и социальной географии (география сферы услуг, промышленности, транспорта, районной планировки и др.) и с рядом дисциплин, сформировавшихся в рамках других наук (экономика, социология, экология и др.). Во многих случаях Г. г. рассматривается тождественно *геоурбанистике*; в отличие от последней уделяет меньшее внимание изучению сис-

тем городов, процессам урбанизации и планировочным аспектам развития городов и других форм городского населения.

А.Г. Махрова

География девиантных социально-экономических отношений – направление в социально-экономической географии, изучающее особенности распространения и территориальной структуры т.н. девиантных форм деятельности, нарушающих действующие законы и общепринятые нормы (например, коррупция, наркобизнес, незаконная торговля оружием, торговля человеческими органами, торговля людьми и проч.). В соответствии с объектом исследования выделяют: географию преступности, географию коррупции, географию наркоторговли и т.п. Термин предложен автором статьи.

Е.Е. Чиркова

География культуры. 1) В широком смысле – синоним всей *культурной географии*, часто используемый в русскоязычной географической литературе. Характерное для русской географической традиции отождествление Г. к. с культурной географией связано в т.ч. с неточным переводом английского термина «Cultural geography» (немецкий «Kulturgeographie» и соответствующих эквивалентов-аналогов в большинстве других европейских языков) на русский язык. Неточно переведенное словосочетание «география культуры» (а не «культурная география», что более адекватно устоявшемуся англоязычному эквиваленту) фокусирует внимание на якобы преимущественно «размещенческих» (хорологических) исследовательских задачах этой дисциплины (по аналогии с географией сферы обслуживания, географией туризма, спорта и т.д.) и «объектной» исследовательской установке, что значительно уже исследовательского поля мировой культурной географии. 2) В более узком смысле – совокупность научных направлений, изучающих территориальную организацию разных сфер объективированной культуры (от артефактов до ментифактов, от высокого профессионального искусства до т.н. народной, бытовой и массовой культуры, территориальную дифференциацию городской и сельской культуры, этнокультурные и социокультурные различия в обществе в пространственном преломлении и др.). В фокусе исследований Г. к. – онтология культурно-географических различий на земном шаре (от места к месту, от района к району), в то время как культурная география в целом предлагает более широкий спектр исследования взаимодействия культуры и географического пространства (ее интересует не только «культура в географическом пространстве», но и «географическое пространство в культуре»). 3) В предельно узком смысле Г. к. иногда неправомерно отождествляется с географией культурной инфраструктуры (географией учреждений культуры) – разделом географии сферы услуг, изучающим территориальную

организацию сети библиотек, школ, вузов, театров, музеев и других объектов инфраструктуры культуры.

В.Н. Стрелецкий

География миграций – направление социально-экономической географии изучающее исторические и современные закономерности пространственных перемещений населения, а также демографические, социально-экономические, культурные, политические причины и последствия перемещений населения в мире, в отдельных странах и регионах. Г. м. изучает территориальные закономерности постоянных миграционных перемещений, принудительные миграции, этнические миграции, трудовые миграции. Одной из базовых концепций в Г. м. является концепция мобильного перехода, выдвинутая американским географом В. Зелинским в 1971 г. в дополнение к концепции демографического перехода, где каждой фазе демографического перехода соответствовала определенная фаза мобильного перехода. Л.Л. Рыбаковский предложил концепцию трех стадий миграционного процесса: готовность к миграции, переселение, адаптация. Г. м. использует статистические (количественные) и нестатистические (качественные) методы, позволяющие рассматривать масштабы миграционных перемещений, процесс принятия решения о миграции, процесс адаптации мигранта в принимающем сообществе.

М.С. Савоскул

География мирового хозяйства (ГМХ) – отрасль социально-экономической географии, изучающая пространственную структуру мирового хозяйства в целом (общая), по отраслям (отраслевая), в разрезе стран (их развитие в мирохозяйственном аспекте), крупных географических и экономически интегрированных регионов (региональная), транснациональных корпораций (корпоративная), других субъектов хозяйствования планетарного масштаба (вплоть до крупнейших мировых лидеров, например, финансистов и геоэкономически активной бюрократии).

Методологическая основа этой науки – теория *международного разделения труда*, включающая множество идей и моделей, объясняющих происхождение, эволюцию и цикличность роста и развития мировой экономики. Основная проблема ГМХ – неравномерность и неравенство мирового социально-экономического развития в территориальном аспекте. С ней связана исторически сквозная проблема географических переходов в территориальной концентрации капитала от одних центров к другим. К широко используемым в ГМХ моделям (концепциям) относятся: полярная модель «Север-Юг»; бинарная «Триада – остальной мир»; тринарная «Центр-Полупериферия-Периферия»; модернизации; *мировых городов* и «ворот» в глобальный мир, а также квазитеории догоняющего развития, зависимости, «оторвавшегося вагона», андеграунда мирового развития и конспирологические идеологемы.

Новый теоретический подход к исследованию участия стран и корпораций в мировом воспроизводственном процессе разрабатывается в *геоэкономике* (как смежной науке) на основе анализа трансграничных цепочек добавленной стоимости (value-added-chain). Эмпирические исследования на основе анализа указанных цепочек позволяют адекватно оценить эффективность участия стран и корпораций в МРТ и связать проблемы макроуровня (мирового хозяйства как целого) с характеристиками стратегий национального и локального развития.

Н.С. Мироненко

География населения – раздел социально-экономической географии, исследующий закономерности размещения населения по территории. Г. н. отвечает на следующие вопросы: 1) «Где?» – где живут люди, как и почему сформировалась современная картина размещения населения; 2) «Кто?» – кто эти люди, каков состав населения: половой, возрастной, семейный, этнический, конфессиональный, образовательный, профессиональный, в каких отраслях заняты работающие в экономике, и т.д.; 3) «Как?» – как живут эти люди, в каких условиях (природных, экономических, социально-культурных и проч.), какой их образ жизни (труд, быт, отдых и др.). Иногда в состав Г. н. включают также и «географию восприятия», т.е. ответ на вопрос «Как люди воспринимают свою жизнь?», как ее оценивают, от каких причин это зависит и т.д.

Традиционно в составе Г. н. выделяются следующие разделы: 1) демогеография – территориальные закономерности воспроизводства населения, демографической ситуации; 2) география миграций; 3) этническая и конфессиональная география; 4) география рынка труда и занятости; 5) география уровня образования и социального состава населения; 6) география расселения (география поселений) – городского и сельского; 7) расселение населения (заселенность территории и плотность населения); 8) география уровня и образа жизни.

А.И. Алексеев

География образования – направление в социально-экономической географии, предметом исследования которого является территориальная структура общего и профессионального (высшего, среднего, начального) образования. Понятие «география профессионального образования» шире понятия «география подготовки кадров», поскольку профессиональные учебные заведения помимо образовательной активно выполняют научную, консалтинговую, производственную, культурную и ряд иных функций. Задача Г. о. состоит не столько в выявлении территориальных неравенств в развитии образования, сколько в изучении проблем взаимовлияния территориальной структуры образования (общего и профессионального) и территориальной организации общества, изучении места образования в региональном развитии. Г. о. не ограничивается

изучением анатомии образовательного пространства. Большое значение имеет изучение «физиологии» образовательного пространства, включая учебные миграции, финансовые потоки и проч. Также к задачам Г. о. относится разработка региональной политики в сфере образования.

В конце XIX в. В.В. Докучаев указывал на географическую обусловленность размещения сельскохозяйственных вузов, на необходимость территориальной интеграции профессионального образования, науки и производства. Отдельные географические аспекты развития образования были рассмотрены в работах В.И. Вернадского, Д.И. Менделеева. В начале XX в. А. Геттнер в своем классическом труде «География: ее история, сущность и методы» писал: «По отношению к культуре, отдыху, образованию, география еще не выработала достаточно твердой позиции, не нашла еще верной средней дороги между слишком подробным их описанием, вдающимся в такие области, которые далеки от природы страны, и полным их игнорированием». До середины 1960-х гг. в советской географии отсутствовали значимые труды, объектом которых выступала система образования. Становлению отечественной Г. о. способствовало распространение в мире и в СССР в 1960-70-е гг. теории человеческого капитала (Т. Шульц, Г. Беккер), идей Ю.Г. Саушкина о необходимости географического изучения интеллектуального потенциала. У истоков отечественной Г. о. стояли С.А. Ковалев, Е.Е. Лейзерович, В.В. Покшишевский и др., которыми были сформулированы цели и задачи географического изучения образования. Наибольший вклад в развитие Г. о. внесли ученые Германии, Польши, США, Великобритании.

В арсенале Г. о. различные общенаучные и специальные методы исследования (анализа и синтеза, типологический, статистический, картографический, сравнительно-географический и др.). При изучении пространственного поведения населения широко используются методы социологических исследований. Развитие экономики, основанной на знаниях, предполагает повышение роли Г. о.; модернизация образования не может ограничиваться изменением только содержания обучения, но также предполагает модернизацию территориальной структуры образования.

А.П. Катровский

География природных ресурсов – комплексная научная дисциплина, изучающая обеспеченность природными ресурсами отдельных регионов и стран мира, важнейшие тенденции в их использовании с целью определения изменений роли как отдельных видов природных ресурсов, так и районов, обеспечивающих потребности в них. Г. п. р. классифицирует природные ресурсы на: 1) ресурсы недр Земли (полезные ископаемые и полезные свойства недр, являющиеся источниками промышленного производства: энергетическое, металлургическое, химическое сырье и строительные материалы); 2) водные ресурсы (поверхностные и подземные воды, которые находятся в водных объектах

и могут быть использованы); 3) сельскохозяйственные угодья (земельные участки, используемые для производства сельскохозяйственной продукции: пашня, многолетние насаждения, сенокосы и пастбища, залежные земли); 4) ресурсы животного мира (запасы промысловых рыб, морского зверя, некоторых водных беспозвоночных животных и млекопитающих и охотничьих зверей и птиц); 5) ресурсы Мирового океана (часть ресурсов животного мира, морская вода, минеральные ресурсы дна Мирового океана и энергетические ресурсы); 6) средозащитные [обладающие способностью устранять вредное воздействие антропогенных веществ: лесные ресурсы, характеризующиеся одновременно высокой эксплуатационной ценностью; ресурсы особо охраняемых природных территорий – заказники (за исключением охотничьих); запретные полосы, земли памятников природы; ресурсы природно-заповедного фонда (ареалы, имеющие особое экологическое, научное, эстетическое, культурное и рекреационное значение)]; 7) рекреационные ресурсы (территории, обладающие благоприятным климатом, ландшафтами, экосистемой, пригодными для профилактики заболеваний и проведения лечения, а также местности, предназначенные для организованного массового отдыха населения); 8) туристические (природные объекты высокой эстетической ценности) и культурные ресурсы (архитектурное наследие, произведения искусства, традиции). Выделяют также пространственные ресурсы, в качестве которых выступает сама территория, характеризующаяся определенной площадью, благоприятностью местоположения и используемая для расселения населения, урбанизации, размещения всех видов строительства, развития индустриальной, предпринимательской и других видов деятельности.

При решении научных задач Г. п. р. использует широкий спектр методов научных исследований: географических, экономических, математических, прогностического моделирования, космической съемки. Г. п. р. опирается на данные экономической оценки природных ресурсов, исходящей из их региональной и общегосударственной (народнохозяйственной) значимости и направленной на комплексное рациональное использование.

Г.И. Гладкевич

География природопользования – наука о пространственной структуре систем природопользования, социально-эколого-экономической многоаспектности территориальных структурно-функциональных моделей природопользования и классификации их типов. Природопользование трансформирует пространство, усиливает его дифференциацию, в одних случаях, и нивелирует – в других. Г. п. рассматривает природопользование в зависимости от обусловленных пространственной дифференциацией естественно-географических условий и многообразных социально-экономических факторов конкретной территории и страны в целом (экономико-географического и политического положения,

транспортной инфраструктуры, размещения хозяйственных объектов, системы поселений).

Г. п. изучает пространственные типы природопользования, различающиеся по степени интенсивности использования природных ресурсов и их территориальной представительности. Выделяют: поляризованную пространственную структуру (единичные не смыкающиеся ареалы использования природных ресурсов); очаговую пространственную структуру (множество незначительных пунктов освоения; точечное или ячеистое природопользование) и сплошную структуру (ассиметричную, реже равномерную; объекты природопользования сливаются между собой).

Г. п. подразделяет природопользование на рациональное, при котором осуществляется максимально полное удовлетворение потребностей в материальных благах при сохранении экологического баланса и возможностей восстановления природно-ресурсного потенциала, и нерациональное, при котором происходит экологическая деградация территории и необратимое исчерпание природно-ресурсного потенциала. Выявление оптимума хозяйственной деятельности, гарантирующего устойчивое развитие конкретной территории является важной составной частью географии природопользования.

Г.И. Гладкевич

География промышленности – отрасль социально-экономической географии, изучает территориальную организацию промышленного производства: факторы, условия, особенности размещения и взаимодействия отраслей и предприятий промышленности в мире в целом, в отдельных странах и регионах, их связи с другими отраслями экономики, наукой, обществом и природной средой. Первичным объектом исследований в Г. п. признается промышленное предприятие или его филиал, в пределах которых осуществляется хотя бы одна стадия производства детали, узла или конечной готовой продукции.

Выделяют общую, отраслевую и региональную Г. п. Общая Г. п. изучает общие закономерности развития и территориальной организации отраслей промышленности; математические модели анализа и прогнозирования территориальной организации промышленного производства; вопросы типологии промышленных предприятий и методы определения их оптимальной величины; факторы и условия размещения, исследует уровни концентрации, комбинирования, специализации и кооперирования производства в регионах и странах. Особое место принадлежит теории анализа и моделирования форм территориальной организации производства – локальных и региональных *территориально-производственных комплексов* (ТПК), *кластеров* в их взаимодействии с социальными факторами развития общества. Отраслевая Г. п. исследует закономерности развития отдельных отраслей промышленности, их взаимодействие на всех территориальных уровнях (локальном, региональном, в масштабе страны

и мира в целом) с другими отраслями промышленности, с другими отраслями экономики, с обществом и природной средой; выявляет наличие (или отсутствие) и удельный вес в отрасли (отдельном предприятии) новых и новейших наукоемких производств, их взаимосвязь с инновационными процессами и развитием науки на всех территориальных уровнях; исследует в территориальном аспекте технико-экономические и финансовые показатели отраслей и предприятий; оценивает инвестиционный потенциал и степень инвестиционной привлекательности территорий; анализирует возможности и экономическую целесообразность развития вертикальной и горизонтальной интеграции предприятий, расположенных на конкретной территории в разных по характеру организационных структурах. Большое внимание уделяется вопросам развития мирового и региональных рынков, международным (транснациональным) формам организации промышленного производства, конкуренции отдельных стран на мировых рынках энергии, сырья и готовой продукции. Выделяются локальные формы размещения предприятий (*промышленные пункты*, *промышленные центры*, *промышленные узлы*), проводится районирование по признакам преобладания моноотраслевой специализации территории (выявление моноотраслевых районов) и/или интегральное районирование — по степени комплексности, взаимосвязанности развития расположенных на ней отраслей промышленности. Особое значение приобретают вопросы анализа и прогноза сырьевой и энергетической обеспеченности отраслей промышленности мира, отдельных стран и регионов; мировая конкуренция за обладание доступом к стратегическим ресурсам в настоящее время и, особенно, в будущем. Региональная Г. п. исследует проблемы развития и территориальной организации промышленности в пределах конкретных территориальных единиц разного масштаба и таксономического уровня: от общемирового до низового локального (на уровне промышленного пункта); анализирует существующие и проектируемые сочетания производств в выделенных территориальных единицах с целью их оптимизации и получения дополнительного экономического эффекта.

В.Н. Горлов

География религий – направление в социальной географии, изучающее распространение религиозных воззрений по территории Земли, как элемента исторической и культурной географии, пространственного поведения человека. При этом религия понимается как мировоззрение и мироощущение, а также соответствующее поведение и специфические действия (культ), основанные на вере в сверхъестественное, существование единого Бога (монотеизм, единобожие) или богов (политеизм, многобожие). Исторические формы развития религии: племенные, национально-государственные (этнические), мировые (буддизм, христианство, ислам).

В отличие от этнологов и религиоведов, географы чаще рассматривают религию как идентифицирующую культурную особенность общ-

ности людей, проживающих на определенной конкретной территории. Г. р. дает количественную характеристику распространения религиозных групп (численность последователей), анализ территориальных закономерностей развития религиозной инфраструктуры, изучает сакральные объекты и феномен паломничества. Г. р. предполагает необходимость изучения местных особенностей религиозных взглядов, связи религий в определенных регионах с экономическими и социальными условиями, этнической структурой и традиционными укладами населения. Анализ религиозных воззрений дает географам дополнительную информацию для понимания территориальных различий и общности культуры, происхождения и степени устойчивости культурных традиций, различий в укладе жизни, и его связи с традиционными формами хозяйства, демографическим поведением.

Ф. Энгельс отмечал, что «боги, созданные у каждого отдельного народа, были национальными богами, и их власть не переходила за границы охраняемой ими национальной области». В последующие эпохи религиозная принадлежность все более теряла свою связь с принадлежностью этнической. Сейчас лишь в единичных случаях (условно) можно говорить о национальных религиях (армяно-грегорианская церковь – у большинства армян, синтоизм – у основной части японцев, сикхизм – у части пенджабцев и др.). Несколько по иному обстоит дело в мусульманских странах, где и поныне этническое самосознание нередко подменяется религиозно-общинным. Население этих стран группируется статистикой, главным образом по религиозному признаку, а в число национальных меньшинств включаются группы, не исповедующие ислам – господствующую в этих странах религию [в Иране национальными меньшинствами признаются не только армяне, евреи, ассирийцы, но и гебры (зороастрийцы), хотя они являются частью персидского народа].

Как и для этнических общностей, для религиозных общностей характерна иерархичность и «полифония». Любая из религий состоит из различных направление, течений, церквей, сект. Если, с определенной долей условности, можно говорить о мусульманских, христианских, буддийских народах или странах, то на более низком таксономическом уровне эта однородность исчезает. В каждой мусульманской стране имеются последователи разных направлений; еще бóльшие различия характерны для некоторых христианских стран (в США ок. 260 зарегистрированных церквей, св. 80 из них насчитывают по 50 тыс. последователей). Принадлежность разных частей одного и того же народа к нескольким церквям приводит к возникновению внутри него культурно-бытовых различий и к образованию т.н. этнорелигиозных групп (например, старообрядцы в составе русского народа; копты среди египтян). При наличии других сопутствующих обстоятельств религиозные различия могут служить важным этнодифференцирующим фактором (напри-

мер, размежевание западных бенгальцев-индуистов и восточных бенгальцев-мусульман постепенно приводит к образованию двух самостоятельных наций – западно-бенгальской и бангладешской).

В ряде стран мира применяют детерминистский подход к изучению распространения религий, который предполагает существенную роль географической среды в становлении, характере и эволюции различных религиозных течений. К географии конфессий (вероисповеданий) обычно относят часть Г. р., изучающую особенности распространения групп верующих и воззрений в пределах одного религиозного учения (одной формы религии). См. также ст. *Сакральная география*.

А.И. Даньшин

География сельских поселений – раздел географии населения, изучающий сельские поселения и их территориальные группы (сети, системы) в динамике и тесной связи с местными условиями (природными, экономическими, социально-культурными и др.).

География сельского хозяйства (агрогеография, сельскохозяйственная география) – отрасль географической науки, изучающая сельское хозяйство (аграрный сектор экономики). Входит в систему общественной географии, выступая в качестве составной части двух подсистем социально-экономической географии – географии мирового хозяйства и географии сельской местности. Изучает закономерности и особенности территориальной дифференциации и организации сельскохозяйственного производства, факторы (природные, техногенные и социально-экономические) его размещения, условия и специфику развития в странах и районах, взаимосвязи сельского хозяйства с другими отраслями агропромышленного комплекса. Г. с. х. непосредственно связана с рядом естественных (физическая география, почвоведение, биология, климатология) и общественных (социология, экономика, история, этнология) наук.

Основные направления исследований: 1) общая теория размещения и территориальной организации сельского хозяйства; 2) социальная география сельского хозяйства; 3) география земельных ресурсов и использования сельскохозяйственных земель; 4) география отраслей сельскохозяйственного производства; 5) типология и районирование сельского хозяйства; 6) изучение географических аспектов социальных и экологических проблем сельского хозяйства.

Первые географические описания сельского хозяйства появились в трудах ученых древней Греции (Гекатей, Геродот) в 5 в. до н. э. Основы современной географии сельского хозяйства были заложены в конце XVIII – начале XIX вв. российскими, английскими и немецкими авторами. Англичанин А. Янг описал свое путешествие по сельской местности Франции (1770-72 гг.); в России в 1807 г. была опубликована статья К.Ф. Германа о положении сельского хозяйства; немецкий экономист И. Тюнен, обобщив результаты хозяйствования в своем имении, стал

автором первой теоретической работы по размещению сельского хозяйства (1826). Первые научные школы в области сельскохозяйственной географии сложились в России и в ряде стран Западной Европы (Германия, Франция, Великобритания), позднее возникли североамериканская и восточноевропейская школы. В России расцвет интереса к географии сельского хозяйства относится ко второй половине XIX – началу XX вв. Об этом свидетельствуют труды К.И. Арсеньева, А.И. Воейкова, А.С. Ермолова, А.В. Столетова, А.И. Скворцова, П.П. Семенова-Тянь-Шанского, А.Ф. Фортунатова, Б.Н. Книпповича. Всемирную известность приобрели имена следующих отечественных ученых (в скобках указана основная тематика их работ): В.И. Ленина (развитие капитализма в сельском хозяйстве), Н.Д. Кондратьева (цикличность развития зернового рынка), А.В. Чаянова (общественные уклады в деревне, сельскохозяйственная кооперация), Н.И. Вавилова (мировые центры происхождения культурных растений), А.Н. Ракитникова (использование сельскохозяйственных земель, типология и районирование сельского хозяйства). За рубежом значительный опыт агрогеографических исследований накоплен в Германии (труды Тюнена и А. Таера начала XIX в., работы по районированию мирового сельского хозяйства Э. Гана и Т. Энгельбрехта конца XIX – начала XX вв.). Позднее последователями немецкой научной школы, традиционно уделявшими большое внимание взаимосвязям сельского хозяйства и ландшафта, были опубликованы работы по агрогеографии мира (Б. Андреа) и отдельных регионов (работы Л. Вайбеля по тропическим странам Африки и Латинской Америки). Среди французских исследователей XX в. выделяются Р. Дюмон, П. Жорж и П. Клацман. Руководствуясь традиционным для французской географической школы комплексным подходом к изучению территории с позиций «географии человека», французские ученые сделали основным объектом агрогеографических исследований сельскую местность. В Великобритании подъем интереса к агрогеографии отмечался во второй половине XX в. Д. Стамп стал в это время зачинателем всемирного картографирования использования земель. Его работы, а также труды Д. Чизхольма, Д. Коппока, Д. Григга, Л. Саймонса, Б. Илбери получили общемировую известность. В других странах агрогеографические исследования развивались не столь активно. Наибольшую известность получили работы польских географов под руководством Е. Костровицкого, возглавившего во второй половине XX в. типологическое направление, и труды по географии мирового сельского хозяйства и сельской местности венгерского исследователя Д. Эньеди. В США всплеск интереса к сельскохозяйственной географии наблюдался в 1920-40-х гг., когда главное внимание географов этой страны было обращено на сельскохозяйственное районирование своей страны и мира (О. Бейкер, Д. Уиттлси). В настоящее время изучение географии сельского хозяйства в этой стране имеет в основном практическую направ-

ленность. Среди развивающихся стран выделяется Бразилия, где в середине XX в. были опубликованы получившие всемирную известность труды О. Вальверди и Ж. де Кастро. Во второй половине XX в. получили распространение глобальные исследовательские проекты под эгидой Международного географического союза (МГС), при котором были созданы комиссии и рабочие группы по использованию земель, типологии сельского хозяйства, деградации земель.

А.С. Наумов

География социально-экономического развития – общественно-географическая дисциплина, изучающая пространственные особенности социально-экономических изменений и их проявлений на разных иерархических уровнях, в т.ч. глобальном (география мирового развития), а также причины их неравномерности и метахронности. Тематика географии развития быстро расширяется вслед за углублением и смысловым обогащением понятия «развитие». Если первоначально развитие и рост практически отождествлялись друг с другом, и география развития ограничивалась анализом пространственных различий в экономической динамике и значений различных хозяйственных индикаторов, то сейчас в сферу интересов дисциплины входит широкая совокупность процессов, объектов и структур, прямо или косвенно влияющих на социально-экономическое развитие. Одна из важнейших задач географии развития – исследование и прогнозирование условий возникновения *резонансов* на глобальном, региональном и страновом уровнях, определяющих дальнейшее направление и динамику развития социума. См. также ст. *Развитие и рост в экономике*.

А.С. Фетисов

География сферы услуг – см. ст. *География третичного сектора*.

География транспорта – отрасль социально-экономической географии, изучающая территориальную структуру транспорта, закономерности и особенности его размещения, степень транспортной обеспеченности территорий. Общая география транспорта исследует закономерности размещения транспортных линий и узлов, формирование транспортных сетей, грузо- и пассажиропотоки, взаимодействие транспорта с др. отраслями и расселением населения, взаимодействие видов транспорта в пределах одной территории, роль транспорта в формировании экономических районов, вопросы районирования транспорта. Отраслевая география транспорта исследует специфику территориальной организации отдельных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного, трубопроводного. Региональная география транспорта изучает взаимодействие различных видов транспорта на определенной территории, степень её транспортной обеспеченности. См. ст. *Транспорт*.

С.А. Тархов

География третичного сектора – отрасль социально-экономической географии, изучающая закономерности и особенности развития территориальной структуры третичного сектора экономики (непроизводственной сферы, сферы услуг) в разных странах и регионах, в различных природных, социально-экономических и демографических условиях, при разных формах расселения и как компонент социальной инфраструктуры. В качестве синонима может использоваться термин «география сферы услуг», однако он может взывать ассоциации с простейшими видами индивидуальных услуг. К третичному сектору же относят такие отрасли, как информационные услуги, финансы, транспорт, связь, торговля, бытовые услуги, образование, здравоохранение, НИОКР, спорт, туризм, содержание вооруженных сил, административные услуги и проч. В начале 2010-х гг. наибольшую долю третичного сектора в ВВП имеют малые государства и территории, предоставляющие финансовые услуги: Гонконг – 93%, Макао – 93%, Бермудские Острова – 91%, Люксембург – 87%, Сейшельские Острова – 84 %. Из крупных стран лидером по доле третичного сектора в ВВП являются США (79%).

Т.А. Ачкасова

География туризма – раздел социально-экономической географии, в территориальном разрезе изучает комплекс проблем, связанных с туризмом: степень пригодности территорий (районов, стран, регионов) для развития туризма с учетом его форм и сезонности; пространственно-временную избирательность в поведении туристов и формирующиеся в результате туристские потоки; размещение предприятий туристской индустрии; роль туризма в социально-экономическом развитии территорий. В научной литературе термин был впервые использован И. Страднером (1905). Г. т. решает гносеологические, конструктивные, мировоззренческие, культурно-просветительные, воспитательные, образовательные задачи. Методический аппарат Г. т. характеризуется обилием и разнообразием методов и приемов: общегеографических (типологический, сравнительно-географический, картографический методы) социологических, клинико-физиологических и текущих медицинских наблюдений, математических и математико-статистических, полевых и камеральных и др. Создание теоретических основ отечественной Г. т. сочетается с усилением ее практической направленности – проектированием туристско-рекреационных кластеров как территориально-производственных систем туризма.

А.Ю. Александрова

География финансов – направление в социально-экономической географии, изучающая территориальные феномены функционирования финансового сектора. Последний охватывает органы управления финансами, финансово-кредитные учреждения, финансовые ресурсы и инстру-

менты, законы, правила, нормы, регулирующие финансовую деятельность. К объектам изучения Г. ф. относятся бюджеты национального уровня и территориально-административных единиц, национальные и региональные системы налогообложения, финансовые культуры, потоки, платежные балансы стран и территорий, рынки финансовых инструментов, *финансовые центры* и др. В финансовом секторе происходит перераспределение свободных или временно свободных финансовых ресурсов в целях их эффективного применения. В расширенном понимании финансовый сектор включает также и системы денежного обращения и расчетов между субъектами хозяйства разного иерархического уровня, включая платежи по нефинансовым операциям, таким как оплата товаров и услуг. В Г. ф. неизбежно широко используются принятые в хозяйственной финансовой практике термины и понятия.

П.Ю. Фомичев

География человека (французская школа географии человека) – научная школа в географии, сформировавшаяся во Франции в конце XIX – первой половине XX в. и получившая широкое распространение и признание под названием «géographic humaine». Формирование и развитие школы связано с деятельностью французского географа В. де ля Блаша и его многочисленных учеников: Ж. Брюна, А. Деманжона, Р. Бланшара, Л. Галлуа, Э. Мартонна, А. Боли и др. География в рамках школы относилась скорее к искусству, чем к науке в ее позитивистском понимании. В качестве основного провозглашался методологический принцип гармонии между Природой и Человеком. Районный синтез рассматривался в качестве конечной цели географического исследования. Большое внимание уделялось внешним, пейзажным чертам местности. Школа имела страноведческую направленность. Получила известность благодаря ярким монографиям, посвященным историко-географическим провинциям Франции, в которых французские географы остались непревзойденными в искусстве живописного описания и комплексного географического анализа природы, культуры и хозяйства различных районов. Первичными объектами для описания на низовом уровне служили традиционные природно-историко-культурные местности, которые получили название «pay». Основные теоретические положения обобщены в вышедшей в 1922 г. книге «Принципы географии человека». Большой резонанс получили многотомный страноведческий труд «Всемирная география» (1927-39). Концептуальные основы школы оказали существенное влияние на развитие географии не только в ряде стран Западной Европы и Латинской Америки, но и в России.

В.Е. Шувалов

Геоконфликтология – проблемная научная область, близкая среди географических наук к *геополитике* и *политической географии*.

Исследует пространственно (географически) проявляющиеся конфликты общественного происхождения (политические, цивилизационные, этнические, экологические, водохозяйственные, технологические, информационного противостояния, исторически обусловленные, террористические акты и др.) с целью изучения причин их возникновения и развития; поиска путей их предотвращения и разрешения, включая научное обоснование устранения экологически негативных последствий, вызванных ими.

Уровни проявления конфликтов: глобальный, региональный, межгосударственный, внутригосударственный. В статистике отдельно выделяются локальные межгосударственные конфликты. Конфликты часто приобретают вооруженный характер (военные конфликты) разной степени интенсивности (в зависимости от людских потерь).

В немногочисленных пока работах по геоконфликтологии нередко используются понятия и методы геополитики и политической географии. Этого явно недостаточно, т.к. геополитика оперирует главным образом «Большими пространствами» («Gross Raum»), а ее главный метод в формулировании закономерностей – редукционистский, тогда как для объяснения, например, локальных конфликтов необходим комплексный подход. Использование методов политической географии, которая стоит ближе к страноведческому масштабу, затрудняет изучение региональных и глобальных конфликтов, которые часто объясняются внешними по отношению к стране факторами.

Н.С. Мироненко

Геокультурное пространство – одно из ключевых понятий *культурной географии* и смежных с нею гуманитарных дисциплин; концептуальная категория, характеризующая всеобщие и познаваемые формы существования геокультурных явлений, процессов и объектов, систему панойкуменных отношений между ними. Будучи неотъемлемой частью *географического пространства* в целом, представляет собой мир феноменов «второй природы», выступает рамкой, сферой, продуктом и контекстом человеческой деятельности. В культурной географии Г. п. рассматривается в двух разных аспектах: 1) традиционный для культурной географии – исследование культуры в географическом пространстве: выявление пространственной дифференциации элементов культуры (как артефактов, так и ментифактов), их выраженности в ландшафте и связи с географической средой, а также процессов и результатов пространственной самоорганизации культурных комплексов и их носителей (общностей людей со сложившимися, надбиологически выработанными, устойчивыми стереотипами мышления и поведения, передающимися от группы к группе, от поколения к поколению); 2) более новый для культурной географии – исследование географического пространства в культуре, к важнейшим направлениям которого относятся: выявление специфических атрибутов, характеризующих представления о географическом про-

странстве в разных культурах и культурных контекстах; дескрипция и сопоставление образов различных местностей и территорий; исследование отношения местных сообществ к той природной и социальной среде, в которых живут люди – носители той или иной культуры.

В.Н. Стрелецкий

Геополитика – проблемная научная область, основной задачей которой является фиксация и прогноз пространственных границ различных силовых полей (политических, военных, экономических, цивилизационных, экологических, естественно-ресурсных) преимущественно на глобальном уровне. В качестве генераторов этих полей выступают мировые и региональные державы, другие государства, межгосударственные группировки и ряд негосударственных субъектов. Выделяются следующие основные геополитические поля: 1) эндемичное – пространство, контролируемое государством исторически длительное время, достаточное для признания другими государствами как несомненно принадлежащее данному государству; 2) пограничное – пространство, находящееся под контролем государства, но не освоенное им в достаточной степени, чтобы войти в эндемичное поле, поэтому право контроля над этим полем может оспариваться другим государством («замороженный» спор между Венесуэлой и Гайаной из-за значительной территории Гайаны, богатой золотом, алмазами, нефтью, древесиной); 3) перекрестное – это пространство, на которое претендует два или несколько государств (Зона племен в пакистано-афганском приграничье; Кашмир); 4) тотальное – всё непрерывное пространство, находящееся под контролем империй, сверхдержав и государств. Механизмом взаимодействия силовых полей служат геополитические интересы: имперские устремления, обеспечение безопасности государства, гуманитарные интервенции и так далее вплоть до амбиций пассионарных мировых лидеров.

В результате формируется геополитическая структура мира, отличная от формальной политической карты мира и выявляемая методами геополитического иерархического районирования, являющаяся основным объектом исследования геополитики (в рамках географии). Она представлена множеством пространственных моделей, среди которых: противостояние континентальной (теллурической) и морской (талассократической) сил; модели Хартленда, Харленда-Римленда, концепция евразийства и др. После террористического акта 11 сентября 2001 г. в Нью-Йорке произошла революционная трансформация геополитического устройства. Трансграничная угроза со стороны сетей и очагов терроризма приводит к исчезновению четких конфронтационных границ.

Н.С. Мироненко

Геоурбанистика – раздел социально-экономической географии, изучающий городские поселения, их сети и системы, а также процессы ур-

банизации. Охватывает широкий круг вопросов, включая сущность и проблемы *урбанизации*, формы городского расселения (городские агломерации, мегалополисы и др.); классификацию и типологию городов, глобальные (мировые) города, модели урбанизированных систем; пространственное развитие городов; управление процессами урбанизации и др. Важная задача геоурбанистики состоит в региональных исследованиях городов и их систем, включая анализ стратегий развития урбанизированных систем в разных регионах России и мира, а также в учете географических различий исследуемых (и проектируемых) урбанизированных систем.

Геоурбанистика находится на стыке экономической и социальной географии, тесно связана с их разделами (география сферы услуг, промышленности и др.), а также с рядом дисциплин, сформировавшихся в рамках других наук, включая экологию, экономику, социологию, теорию и практику градостроительства и др. В отличие от урбанистики практически не затрагивает вопросы архитектуры и дизайна города, уделяя существенно большее внимание изучению региональных особенностей сетей и систем городов и процессов урбанизации.

А.Г. Махрова

Геоэкономика – область знания и концептуальные воззрения, отражающие смещение геостратегического поведения ведущих стран после «холодной войны» 1946-91 гг. от военно-политической экспансии к обеспечению экономического доминирования (влияния) в мировой экономике. Российская теоретическая геоэкономическая концепция в значительной мере отошла от геополитических и военно-стратегических конструкций западных основоположников данного направления, сосредоточившись на экономической деятельности в глобальном пространственном контексте. С этим была связана новая «формула» международного разделения труда: смена вектора во внешнеэкономической деятельности государства и вынесенных за национальные рамки структур от торгово-посреднической парадигмы («системы экономического изматывания») к парадигме их участия в мировом воспроизводственном процессе, т.е. подключении к мировым цепочкам добавленной стоимости. Таким образом, национальные экономики становятся звеньями разных воспроизводственных циклов, а страна полноценно участвует в перераспределении мирового продукта. Новые геоэкономические границы не совпадают с границами политической карты мира, а национальные интересы закрепляются не на политических, а на экономических границах.

Ряд теоретических и нормативных (прагматических) положений близки к географии мирового хозяйства, например, разработка схемы геоэкономического атласа мира, выделение геоэкономических пространств (высокотехнологичный Североатлантический Запад, промышленный Новый Восток, сырьевой Юг, транснациональный Квази-Север,

Глубокий Юг как мировой андеграунд и др.). См. также ст. *География мирового хозяйства*.

Н.С. Мироненко

Гетто. 1) Часть города, выделявшаяся в странах Западной и Центральной Европы в XIV-XIX вв. для изолированного проживания евреев. Во время Второй мировой войны «гетто» стали называть жилые зоны на подконтрольных нацистам и их союзникам территориях, куда насильственно перемещались евреи для изоляции их от нееврейского населения с целью последующего уничтожения. Крупнейшие гетто: Варшавское (450 тыс. чел.; Польша), Лодзинское (св. 200 тыс. чел.; Польша), Львовское (ок. 100 тыс.; Украина), Минское (более 80 тыс. чел.; Белоруссия). 2) В переносном смысле – районы крупных городов, где проживают (преимущественно, добровольно) этнические меньшинства. Примером подобных «гетто» являются районы Нью-Йорка, Сан-Франциско, населенные афроамериканцами, китайцами, пуэрториканцами и другими национальными меньшинствами.

Е.Е. Чиркова

Гиперурбанизация – чрезмерная урбанизация в виде излишней концентрации населения в крупных городах и городских агломерациях. Термин используется в тех случаях, когда людность и площадь крупного города (или городской агломерации) настолько чрезмерны, что положительные стороны урбанизации заслоняются ее негативными проявлениями. Появление подобных территорий неконтролируемого развития ведет к росту общей экономической и социальной нестабильности, повышенной безработице, ухудшению уровня благосостоянии, росту криминогенности, перегрузке естественного ландшафта, нарушению экологического равновесия и др. С этой проблемой уже столкнулись города США, ощущают последствия крупнейшие центры Западной Европы и Азии, а также России. В отличие от ложной урбанизации, характерной для развивающихся стран, гиперурбанизация более свойственна городам и городским агломерациям развитых стран.

А.Г. Махрова

Глобализация – высшая стадия интернационализации. В широком смысле представляет собой процесс универсализации во всемирном масштабе, т.е. формирование единых для всей планеты Земля стандартов, структур, связей и отношений в различных сферах (политической, экономической, культурной, идеологической). Экономическая глобализация проявляется в формировании единого мирового экономического пространства вследствие частичной утраты государственными границами экономической барьерной функции; важная роль в этом процессе принадлежит международным экономическим организациям, способствующим либерализации международного перемещения товаров, услуг и капита-

лов, а также транснациональным корпорациям, которые превратились в главный источник инвестиций, технологий и занятости. Однако экономическая глобализация не сводится исключительно к обретению мировым хозяйством планетарных масштабов, она связана с его переходом в новое качественное состояние, определяемое пятым технологическим укладом. В его основе лежат новые транспортные и информационно-коммуникационные технологии, позволившие «сжать» географическое пространство и существенно углубить международное разделение труда, вовлекая в каналы международной торговли товары и услуги, которые отражают не только общее и частное, но и во все большей степени единичное разделение труда. В результате на новый качественный уровень вышла и взаимозависимость государств в системе мирового хозяйства, когда даже наиболее развитые страны не могут не зависеть от политических и экономических процессов, происходящих в других частях планеты. См. также ст. *Глокализация*, *Сетевые и иерархические струтуры в экономике*, *Транснационализация мирового хозяйства*.

А.В. Федорченко

Глобальный город – постиндустриальный центр, глубоко интегрированный в структуры мирового сообщества и во многом черпающий ресурсы развития в результате взаимодействия в глобальных городских сетях. Термин впервые появился в начале 1990-х гг. в работах профессора социологии Чикагского университета С. Сассен для обозначения специфики формирования городских структур в условиях глобализации и как альтернатива уже давно занятому термину «мировой город». С позиций геоэкономики генезис Г. г. тесно связан с формированием сложных глобализированных рынков профессиональных бизнес-услуг; с географическим разделением экономической деятельности ведущих ТНК мира и передачей все большего числа функций на *аутсорсинг* специализированным сервисным компаниям, которые располагают глобальной сетью филиалов и размещаются в крупных городских центрах, используя эффекты агломерирования. На этой основе Г. г. позиционируется как элемент единого общепланетарного образования (часто называемого транснациональной урбанистической системой), включающей в себя центры разных «габаритов» и функциональной «начинки», замкнутых многосторонними, меж- и внутрифирменными связями. В современных исследованиях встречаются две линии в трактовке феномена: 1) в узком формате – базируется на традиционном, геоэкономическом подходе, в центре которого представление о Г. г. как важном элементе современной мировой экономической системы; 2) в широком формате – опирается на мир-системный подход и учитывает международную значимость и связность городов в рамках нескольких «арен коллективного действия»: геополитической, геоэкономической и социокультурной.

Большой вклад в раскрытие термина и эмпирическое обоснование концепции Г. г. привнесла интернациональная группа ученых Globalization and World Cities Study Group (GaWC), возникшая в конце 1990-х гг. на базе британского университета Лафборо под руководством П. Тейлора. Коллективом сначала в узком, а затем и в широком формате, аргументирован ряд главных признаков (система индикаторов) глобальных центров (прежде всего международная значимость и связность в сети), определен основной круг и иерархия городов, подготовлено несколько классификаций. Первая по времени создания, так называемая Альфа-, Бета-, Гамма-классификация, разработанная с учетом только характера размещения офисов 100 крупнейших фирм банковского дела, страхования, аудита, юриспруденции, консалтинга и рекламы, позволила выявить 55 Г. г. В дальнейшем с расширением спектра индикаторов, включая геополитическую и социокультурную сферы, список городов существенно дополнился. Одна из последних классификаций, базирующаяся на оценке участия городов в процессе не только в экономической (7 показателей), но и политической (3), социальной (2) и культурной (2) глобализации, включает уже 111 истинно глобальных центров разного ранга и еще 68 – формирующихся. Во всех классификациях вне зависимости от избранных подходов и критериев лидирующие позиции занимают Лондон, Нью-Йорк, Париж и Токио.

Н.А. Слука

Глокализация (от сочетания «глобализация» и «локализация») – процесс и результат экономического, социального, культурного развития и его ментального отражения в виде сосуществования его разнонаправленных векторов – глобального и локального (отсюда название); приспособление продукта, услуги или организации с сохранением их глобальных свойств к местным культурным и другим особенностям. Глокализация частично противопоставляется *глобализации* как более дружественный процесс по отношению к локальным историческим и культурным ценностям, национальному суверенитету и окружающей среде. Существует и обратная трактовка глокализации как необходимости придания глобальных свойств местным объектам, материальным и институциональным (населенным пунктам, политическим институтам, бизнесу, культуре и др.), при сохранении их локальной сущности.

Концепция глокализации исходит из практики японских компаний, но в настоящее время широко используется и ТНК стран Запада. В таком применении это понятие выступает частным случаем принципа «Думай глобально – действуй локально».

П.Ю. Фомичев

«Голландская болезнь» – негативные последствия интенсивного использования природных ресурсов (например, добычи полезных иско-

паемых), сказывающиеся на макроструктуре хозяйства, уровне и направлении внутренних и иностранных инвестиций, составе экспорта и на валютном курсе страны. Термин «Г. б.» был впервые употреблен в 1977 г. в редакционной статье журнала «The Economist» в связи с негативными явлениями в экономике Нидерландов (падением экспорта продукции обрабатывающей промышленности, увеличением темпов инфляции, безработицы и др.) после открытия в 1959 г. месторождений природного газа и их последующей разработкой. Активная фаза «Г. б.» в Нидерландах пришлась на 1960-70 гг.

Механизм «Г. б.» объясняется теоремой Рыбчинского со следующими допущениями: неизменные цены, наличие в экономике только двух секторов. Исходя из этих допущений, количественный рост одного из факторов производства (капитал, труд, земля) ведет к сокращению объемов выпуска одного из секторов экономики страны.

«Г. б.» приводит к переводу экономических ресурсов из обрабатывающего сектора в сырьевой и третичный. Дополнительный приток иностранной валюты в добывающий сектор обуславливает повышение курса национальной валюты и рост внутренних и экспортных цен. В перспективе повышение цен на природные ресурсы вызывает новую фазу «Г. б.», в которой происходит снижение доходов населения, отток финансовых средств из топливного сектора, укрепление позиции экспортных отраслей обрабатывающей промышленности. По мнению экспертов, в России «Г. б.», начавшаяся в конце 1990-х гг., носит затяжной характер и проявляется в тяжелой форме.

Н.С. Мироненко

Город – населенный пункт, отнесенный законодательством государства к категории городов, т.е. имеющий юридический статус города. При всей распространенности городов и даже обыденности употребления самого понятия «город», в мире нет его общепризнанного определения и критериев выделения. Как правило, города выделяются более значительной (по сравнению с сельскими поселениями) численностью и плотностью населения, преимущественно несельскохозяйственной занятостью населения, типом застройки (часто многоэтажной), образом жизни. Наиболее распространенным критерием служит число жителей (обычно минимальный порог людности – от 1 до 2,5 тыс. чел.). В Перу и Уганде к городам относят поселения с населением более 100 чел. (в Перу дополнительным критерием является компактное проживание жителей, в Уганде город должен быть административным или торговым центром). В ряде северных стран с низкой плотностью населения (Гренландия, Исландия) к городам относят все поселения людностью свыше 200 чел. Примером страны с максимальными критериями служит Япония, в которой города должны иметь людность свыше 50 тыс. чел. при условии, что свыше 60% жителей, включая членов их домохозяйств,

занято вне сельского хозяйства, а 60% домов должны располагаться на застроенных участках.

В ряде стран городом является поселение, имеющее официальный статус, присваиваемый в установленном законом порядке. Например, в РФ городами считаются населенные пункты, утвержденные законодательными актами субъектов РФ на основе определенных количественных критериев (некоторые регионы не используют никаких критериев). Исключение составляют закрытые административно-территориальные образования (ЗАТО), статус которых определяется на федеральном уровне. В Бельгии, строго говоря, нет официального понятия «город», его заменяет понятие «городская коммуна», статус которой присваивается королевским указом по самым разным основаниям. В результате доля «городского населения» (т.е. населения городских коммун) в Бельгии по формальной статистике приближается к 99%, что, конечно, завышает реальную урбанизированность страны. В некоторых странах кроме городов выделяют населенные пункты более низкого ранга, занимающие промежуточное положение между городскими и сельскими поселениями (в России – это поселки городского типа).

Помимо города в его официальных границах или юридического города выделяют «физический» или «реальный» город на основании критериев непрерывности застройки, плотности населения, экономической деятельности, интенсивности связей. Как правило, крупнейшие города выходят за свои юридические границы и, напротив, многие малые города часто занимают меньшую площадь, чем территория, включенная в состав их городской черты. См. также ст. *Урбанизированный ареал*.

А.Г. Махрова

Городская агломерация – форма расселения, представляющая собой компактную систему территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест (преимущественно городских), объединенных устойчивыми и многообразными связями (трудовыми, культурно-бытовыми, производственными, рекреационными), общей социальной и техниче-ской инфраструктурой.

Г. а. появляются в результате эволюции расселения, когда «точечное» городское расселение сменяется «ареальным». Сущность развития Г. а. отражает процесс роста и концентрации производительных сил, усиления контрастности расселения, сосредоточия многих видов деятельности в наиболее эффективных для их развития ареалах. На определенном этапе развития производительных сил в результате функционального и пространственного развития крупного города-ядра или нескольких городов-ядер в их окружении формируются спутниковые поселения разных типов, служащие их дополнениями или партнерами.

Не существует единой терминологии для названия этих взаимосвязанных форм расселения. Наряду с понятием «Г. а.», которое являет-

ся самым распространенным, употребляют термины «метрополитенские ареалы», «метрополитенские статистические ареалы», «*конурбации*», «районы больших городов», «локальные или групповые системы расселения», «ареалы взаимосвязанного расселения», «города-поля», «город-регион». В практике некоторых стран агломерации являются объектом статистического учета [например, метрополитенские статистические ареалы в США; являются статистическим выражением городских агломераций; выделяют с 1950 г. на основе сетки графств или их частей (в Новой Англии)]. В других странах, в том числе в РФ, Г. а. не выделяются официальной статистикой.

Методики делимитации Г. а., которые применяются в разных странах, сводятся к критериям численности населения ядра агломерации и определения размера и состава пригородной зоны. Внешние границы агломерации выделяются по реальным связям (трудовым маятниковым миграциям) или затратам времени для достижения города-центра. Упрощенно в качестве границы агломерации принимается 1,5-2-х часовая изохрона транспортной доступности. В результате совершенствования путей сообщения и транспортных средств границы агломераций раздвигаются. Из-за отсутствия единых подходов к делимитации и методике статистического учета общепринятое ранжирование Г. а. отсутствует. Однако подавляющее большинство исследователей называют Токио крупнейшей мировой агломерацией с населением 34-36 млн. чел. Далее в десятку крупнейших Г. а. с населением 25-14 млн. чел. включают Мехико, Нью-Йорк, Сеул, Сан-Паулу, Мумбаи, Шанхай, Манила, Пекин, Лос-Анджелес. Москва – крупнейшая городская агломерация Европы (численность населения св. 13 млн. чел.).

А.Г. Махрова

Городское население – население, проживающее в населенных пунктах, которые имеют статус городских поселений.

Городское расселение – процесс распределения и перераспределения городского населения по территории, а также результат этого процесса, который приводит к формированию сети городских поселений разных размеров и типов. Г. р. включает в себя размещение городского населения, функционально-территориальные взаимосвязи городских поселений и миграции населения (в т.ч. сезонные и маятниковые) как способ осуществления этих связей.

Расселение городского населения подчинено основным закономерностям социально-экономического развития общества: его формирование шло по пути эволюции от дисперсной сети слабо связанных городских населенных пунктов до превращения в доминирующий тип расселения, который сосредоточивает более половины жителей планеты. В ходе этого процесса сформировались формы Г. р., которые пред-

ставлены как отдельными городскими поселениям, так и мегаполисами, городскими агломерациями и мегалополисами.

А.Г. Махрова

Городской район – часть территории города, которая может быть выделена на основе разных принципов и критериев. Г. р. может иметь официальный статус единицы административно-территориального и/или муниципального деления, как низовой элемент каждой из этих систем. Как правило, Г. р. в качестве единиц АТД выделяют в составе наиболее крупных городов. В некоторых странах городские районы являются одновременно и внутригородскими муниципалитетами.

Г. р. или жилой микрорайон города может рассматриваться как планировочная единица, выполняющая одну или несколько функций. Районы, в которых доминирует жилая или селитебная функция, что проявляется в существенном преобладании численности *экономически активного населения* над числом рабочих мест, называется спальным районом или «спальней». По аналогии со спальным районом могут быть выделены промышленные, деловые и другие виды районов. *Вернакулярные* (обыденные) *районы* существуют в сознании людей как отражение сложившихся стереотипов и представлений жителей о дифференциации территории города. Также применяется целевое выделение Г. р. (врачебные участки, участки для голосования, районы города по ценам на жилье и т.д.).

А.Г. Махрова

Городской транспорт – перемещение людей и грузов внутри города, осуществляемое различными видами традиционных и специальных транспортных средств; совокупность видов транспорта, обеспечивающих перемещение людей и грузов внутри города. Разделяется на: 1) пассажирский и грузовой; 2) общественный и индивидуальный. Автомобильный транспорт представлен легковыми и грузовыми автомобилями, автобусами (в т.ч. микроавтобусами), троллейбусами, маршрутными такси, такси, мотоциклами, мопедами. Для внутригородских передвижений используются также рельсовые виды транспорта: обычный уличный трамвай, скоростной трамвай на обособленном полотне, метрополитен, городские железные дороги и участки обычных железных дорог. В некоторых городах для перемещения людей и грузов используются водный и велосипедный транспорт, а также отдельные *специальные виды транспорта*.

Общественный пассажирский транспорт в большинстве городов мира убыточен. Его преимуществом является экономия занимаемого им городского пространства, более высокая скорость передвижения внеуличных видов транспорта (особенно рельсовых); меньшее загрязнение окружающей среды по сравнению с многочисленными легковыми автомобилями. Первые омнибусы на конной тяге появились в городах Европы и Северной Америки (1829-31); трамвай на конной тяге – в Нью-

Йорке (1831), на канатной – в Сан-Франциско (1873), на электрической – в Берлине (1881); первые троллейбусы – в Англии и Норвегии (1906-09); первые автобусы – в Англии и США (1902), метрополитен – в Лондоне (1863) и Нью-Йорке (1871).

С.А. Тархов

Город-спутник – город, расположенный в зоне влияния более крупного города и тесно связанный с ним устойчивыми связями, среди которых особое значение имеют трудовые, культурно-бытовые и рекреационные связи населения. В географии под Г.-с. или поселением-спутником (спутниковым поселением) понимают любой город, являющийся пригородом другого, более крупного центра. В градостроительстве город-спутник понимают только как новое поселение, специально создаваемое вблизи крупного центра для его «разгрузки» от чрезмерной концентрации населения и производства.

Концепция Г.-с. восходит к идее городов-садов Э. Говарда; наибольшее распространение создание Г.-с. получило в Великобритании (1940-60), а позднее и в других странах, включая СССР (например, спутник Москвы г. Зеленоград). Г.-с. должны были стать самодостаточными центрами с развитой градообразующей базой, однако на практике значительная часть их населения оказалась вовлеченной в маятниковые миграции, что не позволило им в полной мере стать действенным средством регулирования роста крупных городов. Подавляющее число Г.-с. возникло эволюционным путем на определенном этапе развития процессов урбанизации, когда городские агломерации становятся ключевой формой расселения. Большая часть спутников функционирует в качестве многообразных дополнений города-центра (жилых, производственных, логистических, транспортных, рекреационных). Другая группа поселений этого типа специализируется на выполнении партнерских или профильных для центрального города функциях.

А.Г. Махрова

Государственная граница – политическая граница, определяющая пространственные пределы распространения *государственного суверенитета*. Формирует контуры *государственной территории*. Границы между соседними государствами устанавливаются в ходе переговоров путем их делимитации (определения положения и направления) и демаркации (фиксации на местности с помощью пограничных знаков). Г. г., отделяющие территориальные воды от вод исключительных экономических зон, устанавливаются законодательством прибрежного государства в соответствии с нормами международного права. В настоящее время все суверенные государства обладают более или менее четко определенными государственными границами.

Ф.А. Попов

Государственная территория – часть политического пространства, находящаяся под суверенитетом определенного государства (или нескольких государств), его неотъемлемый атрибут. Охватывает поверхность суши в пределах *государственных границ*, *внутренние*, *территориальные* и (для государств-архипелагов) *архипелажные воды*, воздушное пространство над сушей и водами и лежащие под ними недра до технически доступной глубины. В состав Г. т. включают также отдельные экстерриториальные объекты (морские и воздушные суда, носящие флаг государства, военные базы, дипломатические представительства). Принцип территориальной целостности государства и неприкосновенности государственных границ является одним из основополагающих принципов современного международного права.

Ф.А. Попов

Государственный суверенитет – международно признанная способность какого-либо *государства* осуществлять верховную политическую власть над населением определенной территории и выступать первичным субъектом международного права. В строгом смысле – синоним юридической независимости государства, также часто используется как синоним легитимной государственной власти над населением и территорией. В настоящее время единственным работающим критерием суверенитета государства выступает членство в ООН (особый случай представляет Ватикан). В современной литературе и бытовой лексике нередко используются понятия «народный суверенитет» и «национальный суверенитет», предполагающие наличие народа/нации как обособленного носителя власти и источника суверенитета, первичного по отношению к государству. В современной литературе встречается разграничение понятий «внутреннего» («позитивного») и «внешнего» («негативного») Г. с. : под первым понимается реальная верховная власть государства внутри своих границ, под вторым – его международное признание.

Ф.А. Попов

Государство – политическое образование, обладающее *государственным суверенитетом*. В настоящее время все государства обладают определенной *государственной территорией*, отображаемой на политических картах. Взаимосвязанная система суверенных государств всего мира составляет основу мирового сообщества, отношения внутри которого регулируются нормами международного права (т.н. Вестфальская система международных отношений, 1648). В современной литературе и бытовой лексике термин часто некорректно используется для обозначения политических образований, обладающих лишь некоторыми признаками суверенного государства. См. ст. *Непризнанное государство*, *Государство де-факто*.

Ф.А. Попов

Государство де-факто – наиболее развитая форма *квазигосударства*, образовавшаяся в ходе деятельности, направленной на осуществление юридической сецессии, и обладающая всеми основными признаками суверенного государства, кроме международной правосубъектности (например, Косово, Сомалиленд, Северный Кипр). Нередко трактуется как политическое образование, обладающее внутренним суверенитетом, но не имеющее международного признания и влияния. В более широком значении используется для обозначения квазигосударства с относительно высокой степенью «государствоподобия»; синоним понятия «непризнанное государство».

Ф.А. Попов

Градообразующие отрасли – отрасли экономики или виды деятельности внегородского значения, направленные на реализацию продукции или услуг, преимущественно, за пределы данного города для удовлетворения потребностей других территорий. В их состав обычно входят промышленность, транспорт, наука, курортная деятельность, высшее образование и др. Эта группа отраслей определяют специализацию и функциональный тип города, потенциал его развития; часто являются причиной возникновения города.

А.Г. Махрова

Градообслуживающие отрасли – отрасли экономики или виды деятельности, ориентированные на удовлетворение потребностей данного города, его населения и расположенных в нем градообразующих объектов (отрасли жилищно-коммунального хозяйства, городской транспорт, учреждения торговли, начального и среднего образования, дошкольного воспитания, здравоохранения, культуры, спорта, местных административных органов и др.).

Деление отраслей на градообразующие и градообслуживающие довольно условно и изменчиво. Некоторые виды деятельности, представленные в городе, могут быть градообразующими и одновременно градообслуживающими. В общем виде градообразующие отрасли работают на «экспорт» и обеспечивают работой основную часть экономически активного населения, градообслуживающие – повседневные нужды населения и предприятий города. В зарубежной науке и практике эту концепцию называют моделью «экспортной базы» с делением отраслей на базовые и небазовые, что соответствует принятому в нашей стране делению на градообразующие и градообслуживающие.

А.Г. Махрова

Грузооборот – основной экономический показатель, характеризующий деятельность грузового транспорта; работа, осуществленная транспортным средством, измеряемая как произведение веса груза на

дальность его пробега. Измеряется в нетто тонно-километрах (на морском транспорте – тонно-милями), т.е. без веса подвижного состава, в котором груз перемещается. Используется для оценки объема транспортной работы железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. На водном транспорте употребляется иногда в более узком смысле: грузооборот порта – суммарный тоннаж грузов, отправленных и прибывших в морской (речной, озерный) порт за единицу времени (месяц, год). Иногда в этом же смысле слова употребляется для характеристики объема перевозок грузов в аэропортах.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Гужевой транспорт – сухопутная перевозка грузов и людей на повозках по безрельсовым путям с помощью тягловой силы животных (гужом) лошадьми, мулами, ослами, оленями, собаками и т.д. Был массово распространен до появления современных видов транспорта, которые полностью вытеснили его в экономически развитых странах в первой половине XX в. Повозки – различные транспортные средства, приводимые в движение животными; их делят на пассажирские и грузовые (ранее существовали также военные повозки), по количеству колес – на двухколесные (одноосные) и четырехколесные (двуосные); грузоподъемность повозки – до 750 кг (для одноосных) и до 2 т (для двухосных). Встречаются следующие виды повозок: кареты, дилижансы, омнибусы, кибитки, коляски, купе, кабриолеты, брички, тарантасы, шарабаны, фиакры. Г. т. развит там, где еще не началась автомобилизация или есть трудности с доставкой топлива для автомобилей; распространен в экономически самых отсталых странах и регионах Азии, Латинской Америки, Африки, на востоке и юго-востоке Европы. Используется для туристических целей во многих городах Западной Европы. К повозкам, перемещаемым людьми, относятся рикши (изобретена в Японии в 1869 г.; в 1872 г. в Токио было 40 тыс. рикш) и велорикши (распространены в странах Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии; используются также для перевозки туристов в крупнейших туристских центрах Европы и США). Разновидностью Г. т. является вьючный транспорт (перевозка без повозок, когда груз укрепляется на самом животном: на вьючных лошадях, верблюдах, ослах, ламах, слонах и др.).

С.А. Тархов

Гуманистическая география – направление англо-саксонской общественной географии 1970-80-х гг., основанное на гуманистической парадигме, а именно: изучение окружающего пространства с точки зрения его понимания и ощущения отдельным человеком (личностью). Сложилось как концептуальный ответ на господство в 1960-е гг. количественных методов исследования в географии (работы Р. Чорли, П. Хаггета, Д. Харвея, В. Бунге). Основателем направления стал американс-

кий ученый китайского происхождения И-Ф. Туан, ключевая работа которого была посвящена различению ролей места и пространства в жизни человека (Space and place: the perspective of experience, 1977). Туаном введены также термины, ныне широко используемые за пределами как самой гуманистической географии, так и географии в целом: топофилия и топофобия (устойчивые представления об конкретных местах, закрепленные в определенной культуре, и связанные, соответственно, с положительными и отрицательными чувствами).

Н.Ю. Замятина

Гуманитарная география. 1) Синоним *общественной географии* и *социально-экономической географии*. В данном значении термин используется, главным образом, в рамках петербургской школы социально-экономической географии (Ю.Н. Гладкий и др.).

2) Направление общественной географии, занятое изучением систем представлений о пространстве, а также смыслов, которыми наделяются в определенной культуре отдельные его элементы. Близко *культурной географии* (но не включает географию культуры, которая обычно рассматривается как часть культурной географии). В типологическом ряду направлений географии стоит на одном уровне с экономической и социальной географией, составляя вместе с ними общественную географию (или социально-экономическую географию в широком смысле). Выделяется в отечественной географии, где включает когнитивную географию, образную географию и др. В зарубежной географии нет специального термина, объединяющего соответствующие направления, однако, содержательно к Г. г. могут быть отнесены гуманистическая география, сакральная география, ряд направлений урбанистики и др. 3) Межпредметное поле на стыке ряда гуманитарных наук (история, литературоведение, искусствоведение, общественная география) и художественного творчества, ориентированное на проведение исследований, создание и закрепление в культуре смыслов, увязанных с конкретными местами и пространством в целом.

Н.Ю. Замятина

Д

Дедвейт – полная грузоподъемность судна с включением веса всех необходимых для плавания запасов (топлива, технических жидкостей, питьевой воды и т.п.), а также других грузов и людей (экипажа и пассажиров) за вычетом кипящей воды. Равен разности водоизмещений судна с полным грузом и порожнем. Измеряется в тоннах дедвейта. Ранее Д. измерялся т.н. длинными тоннами (1016 кг); в последние десятилетия – метрическими.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Дезурбанизация – процесс противоположный урбанизации, который выражается в деконцентрации населения и его расселении за пределами городов. Рассматривается как упадок городов и сокращение их значимости в жизни общества; проявляется в сокращении численности населения крупных городов и их производственного потенциала. Этот процесс происходил в 1970-80 гг. в развитых странах из-за экономического упадка и ухудшения условий проживания в городах. В соответствии с современными представлениями о стадиальном характере развития урбанизации, Д. как синоним *контрурбанизации* – это одна из стадий развития процесса урбанизации, которая приходит на смену *субурбанизации*, когда отток населения и экономической деятельности из пригородов сменяется на их переток во внеагломерационнные, но примыкающие к агломерациям территории.

Другое значение термина «дезурбаниазция» (деурбанизация) – это направление в градостроительстве XX в., которое отрицает положительную экономическую и социальную роль крупных городов, ставя целью их уничтожение путем расселения населения за их пределами. Появление этой теории связано с обострением противоречий между городом и деревней и кризисом капиталистического города. Идеи дезурбанизма наиболее последовательно были сформулированы Ф. Райтом, который предлагал размещать жилые и общественные постройки среди сельскохозяйственных угодий. В практике градостроительства они нашли свое частичное отражение при проектировании городов-спутников.

А.Г. Махрова

Деиндустриализация – процесс экономических и социальных изменений, вызванных снижением или полным прекращением индустриальной активности в регионе или стране. Д. противопоставляется *индустриализации.* Может происходить в двух вариантах: 1) как управляемый процесс ликвидации отдельных предприятий, подотраслей или целых отраслей и сокращения масштабов промышленного производства по экологическим обстоятельствам или в пользу других, более экономически эффективных отраслей экономики на основе решений в области стратегического менеджмента; 2) как частично или полностью неуправляемый процесс сокращения (разрушения) промышленного базиса экономики страны вследствие военных действий, природных катаклизмов или в результате острых социально-политических конфликтов в обществе, сопровождающихся переходом от одной общественной формации к другой.

Управляемая Д. позволяет обществу перенацелить имеющиеся в его распоряжении трудовые, материальные и финансовые ресурсы на решение новых, инновационных задач развития страны в целях роста конкурентоспособности ее экономики, создания новейших производств, сохранения и упрочения обороноспособности страны и повышения уровня жизни ее населения. Неуправляемая, стихийная Д. приводит к потере (ликвидации) части промышленных предприятий или целых отраслей, отбрасывает экономику страны на десятки лет назад. Это сопровождается частичной люмпенизацией науки, научных кадров и трудовых ресурсов страны, потерей ее населением культурного потенциала и уровня жизни, массовым обнищанием, снижением уровня обороноспособности страны и безопасности населения.

В.Н. Горлов

Демогеография (демографическая география) – научное направление на стыке географии населения и демографии в составе социально-экономической географии; раздел географии населения. Изучает территориальные закономерности воспроизводства населения, демографической ситуации, пространственные различия в возрастно-половой структуре населения в пределах определенных территорий (стран и регионов), его естественное и механическое движение. Тесно связана с географией миграционного движения населения, географией расселения и поселений, географией рынка труда и занятости и другими дисциплинами географии населения. Обобщает исторически сложившиеся на определенной территории отношения между демографическими процессами и социально-экономическими условиями (в т.ч. в рамках геодемографических исследований).

Распространенная целевая установка демогеографических исследований – определение факторов социально-экономической природы, объясняющих особенности воспроизводства населения. При характе-

ристике демографической ситуации на определенной территории широко используется понятийно-концептуальный аппарат, аналитические и статистические методы демографии: показатели динамики и воспроизводства населения, графические методы представления структуры населения (например, демографические пирамиды), демографические концепции и модели (демографический переход, демографический взрыв и др.).

П.Л. Кириллов

Демографическая политика – система мер, направленных на достижение сознательно поставленных демографических целей сохранения или изменения тенденций динамики численности населения и его структуры, осуществляемых государством и другими полномочными органами, социальными институтами в отношении населения страны или района. В качестве объекта Д. п. может выступать в целом население страны или ее частей, а также – отдельные социальные, этнические группы или возрастные когорты населения. Д. п. может быть ориентирована на регулирование процессов рождаемости, брачности, разводимости, смертности, на оптимизацию возрастной структуры населения. В широком смысле Д. п. отождествляют с политикой в области народонаселения, а в узком – рассматривают как одну из ее составляющих. Историческая цель Д. п. государства – достижение заданного (целевого) демографического оптимума.

Тесно связана с социальной, экономической и миграционной политикой. Различают следующие меры Д. п.: 1) экономические (оплачиваемые отпуска, различные пособия при рождении ребенка, часто в зависимости от их количества, в частности – «материнский капитал»; ссуды, кредиты, налоговые и жилищные льготы, преимущества для многодетных семей и другие инструменты стимулирования роста рождаемости); 2) административно-правовые (принятие законодательных и подзаконных актов, регулирующих возраст вступления в брак, разводимость, регламентирующих отношение к абортам и контрацепции, имущественное положение матери и детей при распаде брака, режим труда работающих женщин, матерей и т.п.); 3) воспитательные, пропагандистские (формирование норм и стандартов демографического поведения; определение отношения к религиозным нормам, традициям и обычаям; формирование общественного мнения; политику планирования семьи; половое воспитание детей и образование молодежи). Д. п. может осуществляться в форме прямых мер (ограничение или стимулирование законодательным путем миграций, браков, деторождения, планирование подготовки специалистов и др.) и косвенных (повышение уровня жизни, создание системы пособий и льгот для многодетных или малодетных семей, формирование общественного мнения и др.).

Среди основных типов Д. п.: пронаталистская, нацеленная на повышение рождаемости (например, во Франции, Швеции, Норвегии);

политика сдерживания рождаемости (в Китае, Индии, до недавнего времени – в Японии). В большинстве стран мира Д. п. практически отсутствует (например, в США меры сводятся к незначительным налоговым льготам для родителей и периодически меняющимся отношением государства к абортам).

С 2005 г. в России проводится политика стимулирования рождаемости, нацеленная, на первых этапах, на стимулирование отложенных в 1990-е гг. деторождений. Основной механизм – «материнский (семейный) капитал» (единовременная субсидированная родительская премия за рождение второго, третьего или последующего ребенка).

П.Л. Кириллов

Демографические пирамиды (возрастно-половые, возрастные пирамиды, пирамиды возрастов) – средство визуального представления (диаграммы) возрастно-половой структуры населения в виде двусторонней вертикальной гистограммы повозрастного распределения численности или доли населения каждого пола. Название получили по сужающейся к вершине графика форме, отражающей закономерное убывание численности населения к старшим возрастам.

Д. п. строятся по данным переписей населения или текущего учета населения преимущественно по одно-, пяти- или десятилетним возрастным группам (для мужчин – влево от вертикальной оси, для женщин – вправо). Длина полос (горизонтальных столбцов гистограммы) пропорциональна абсолютной численности населения возрастной когорты или ее удельному весу в общей численности населения (в % или ‰).

Метод Д. п. предложен и использован шведским демографом А.-Г. Сундбергом в конце XIX в. В начале 1930-х гг. в близкой к современной интерпретации использован немецким демографом Ф. Бургдёрфером в работах, посвященных типологии возрастных структур населения.

Д. п. позволяют анализировать демографическую историю территории, оценивать текущую демографическую ситуацию, выявлять демографические проблемы и потенциальные угрозы, обусловленные дисбалансом возрастной структуры населения, делать прогнозные оценки изменения возрастно-полового состава населения. В зависимости от типа воспроизводства, конфигурация Д. п. принимает характерные формы: первому типу воспроизводства соответствуют пирамиды с расширенным основанием (рис. 1а), второму – с узким (рис. 1б). В отсутствие существенных воздействий на население и режим воспроизводства в течение длительного периода времени имеет относительно сглаженную форму. Под влиянием нарушений в численности и возрастной структуре населения или в интенсивности его воспроизводства морфологические очертания Д. п. становятся неровными. Искажения формы Д. п. могут быть вызваны войнами, приводящими к убыли отдельных

когорт населения (мужчин в призывном возрасте), экономическими кризисами и другими событиями, сказывающимися на снижении уровня рождаемости и их «демографическим эхом» (рис. 1в), или постоянной иммиграцией, обычно увеличивающей число мужчин в трудоспособном возрасте (рис. 1г). С течением времени (в процессе смены поколений) конфигурация контуров Д. п. выравнивается вследствие эффекта эргодичности возрастно-половой структуры.

Д. п. позволяются выявлять дефекты учета населения, в отдельных случаях отчетливо показывают закономерные искажения возрастной структуры населения (например, эффект возрастной аккумуляции). Сопоставление Д. п. за разные сроки наблюдений (например, по двум

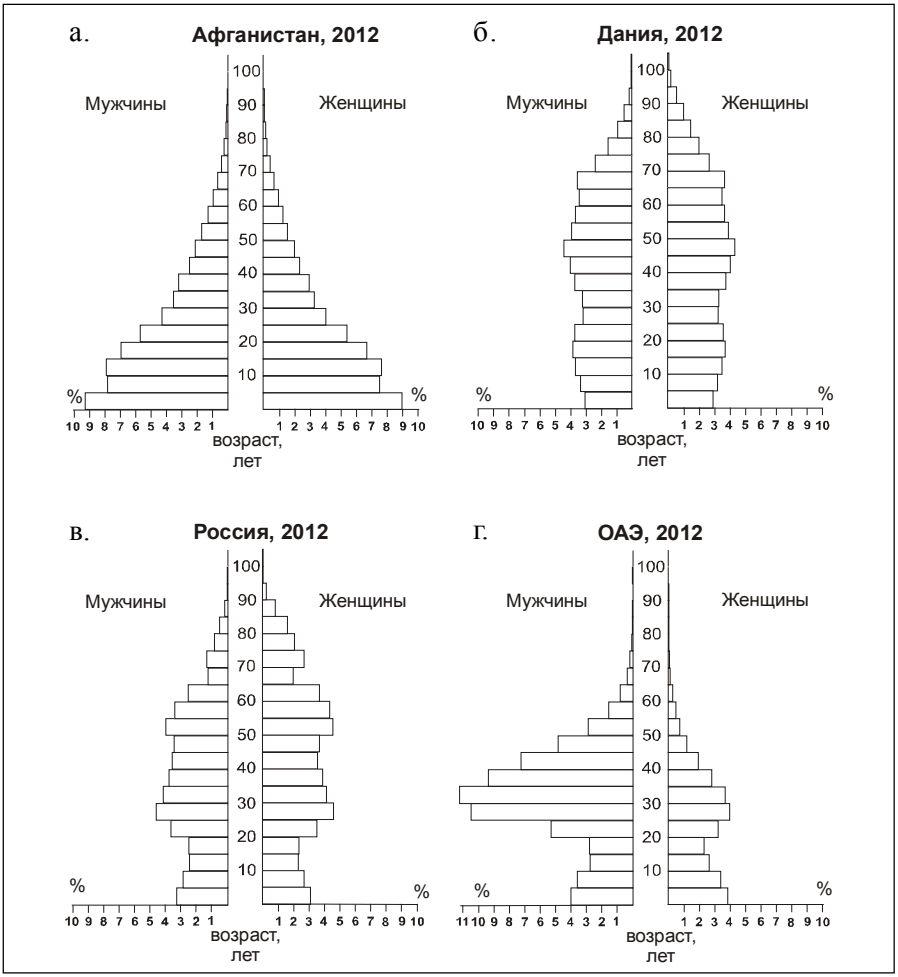


Рис. 1. Примеры демографических пирамид

переписям населения) демонстрируют сдвиги в возрастно-половой структуре, обусловленные движением поколений различной численности. Д. п. позволяет осуществлять исторический анализ демографического развития территории. Ретроспективный анализ демографического развития с использованием Д. п. позволяет определять этапы перехода от одного режима воспроизводства к другому (стадии демографического перехода) и определять период осуществления демографического перехода в условиях отсутствия исторической статистики воспроизводства населения. Д. п. используют при разработке демографических прогнозов. Они позволяют оценивать перспективные предпосылки миграционного движения населения (посредством анализа и прогноза численности когорт трудоспособного возраста). На основе Д. п. формируются диапазоны оценок перспективной численности населения как для отдельных территорий, так и для крупных регионов и групп стран с общими закономерностями воспроизводства населения (например, экономически развитых и развивающихся), а также мира в целом.

В аналитических целях Д. п. могут строиться для отдельных групп населения – социальных, этнических, профессиональных, иммигрантов. Особый интерес в рамках демогеографических исследований представляет сопоставление Д. п. стран и отдельных регионов. Д. п. применяются при модельном подходе к изучению воспроизводства населения. Сравнение очертаний Д. п. реального и стационарного (или стабильного) населения с соответствующими режимами воспроизводства позволяют оценить влияние современных уровней рождаемости и смертности на возрастно-половой состав и численность реального населения. Метод Д. п. широко применяется в прикладных исследованиях – территориальном и стратегическом планировании и др. Д. п. применяются и в экономико-демографических исследованиях, где их полосы отображают не численность возрастных групп, а число занятых в экономике, объемы использования труда в каждом возрасте или периоде жизнедеятельности трудовых ресурсов, проработанное время и т.д.

П.Л. Кириллов

Демографические показатели – общее наименование характеристик структуры населения, его общей динамики и компонентов естественного движения, применяемые для описания демографической ситуации на определенной территории. В географии наиболее часто используются показатели возрастного и полового состава, изменения численности населения, рождаемости, смертности, естественного прироста (убыли), брачности, разводимости и другие характеристики населения. Общепринятой классификации Д. п. нет, в различных исследованиях используются специфические их комбинации. Различают абсолютные Д. п. и относительные (коэффициенты и индексы).

К абсолютным Д. п. относятся численность населения рождаемость, смертность, естественный прирост, оцениваемые соответственно общим числом жителей, числами родившихся, умерших и их разностью, определяемой через уравнение демографического баланса. Для характеристики общей динамики численности населения используются показатели роста численности населения (темпы роста, индекс или коэффициент роста населения – соотношение численности населения на два момента наблюдений) и прироста численности населения (коэффициент прироста – абсолютный прирост, отнесенный к среднегодовой численности населения). К характеристикам возрастно-половой структуры населения относятся показатели соотношения полов (доля мужчин или женщины в населении, число женщин на 1000 мужчин), показатели удельного веса отдельных возрастных групп в структуре населения [чаще всего используются укрупненные возрастные группы – дети (0-14 лет), трудоспособные (15-59 лет), пожилые и старые (60 лет и старше); при этом могут использоваться другие границы когорт – например, в соответствии с возрастом выхода на пенсию)]. Для косвенной оценки соотношения производительных и непроизводительных групп населения используют показатель демографической нагрузки (отношение численности детей и пенсионеров к численности населения в трудоспособном возрасте).

Для характеристики уровня рождаемости наиболее часто используется общий коэффициент рождаемости (число родившихся в течение года на 1000 жителей) и специальный (число родившихся, отнесенное к численности женщин в репродуктивном возрасте) коэффициент рождаемости. Суммарный коэффициент рождаемости (сумма повозрастных коэффициентов рождаемости для женщин в фертильном возрасте) с референтным значением 2,15 – 2,17, соответствующим режиму простого воспроизводства населения. Суммарный коэффициент рождаемости в отличие от общего не зависит от возрастной структуры населения, поэтому считается более корректным показателем. Для характеристики уровня смертности применяется общий коэффициент смертности (удельное число умерших в течение года на 1000 жителей). Более объективно общий уровень смертности характеризует показатель средней ожидаемой продолжительности жизни при рождении (кратко – ожидаемая продолжительность жизни), являющийся производным от функции смертности и определяемый по таблицам смертности. Ожидаемая продолжительность жизни как показатель долголетия широко применяется в качестве комплексного индикатора благополучия и здоровья населения, позволяет проводить международные сравнения, используется при оценке индекса развития человеческого потенциала.

Широко применяются особые показатели смертности. Коэффициент младенческой смертности является важной характеристикой общего состояние здоровья и уровня жизни населения страны, косвенно свидетельствует о качестве медицинского обслуживания, включается

в число факторов при классификации территорий по уровню жизни. Для анализа факторов смертности используются показатели смертности от отдельных причин смертности и др.

Воспроизводство населения в целом характеризует коэффициент естественного прироста, определяемый как разность общих коэффициентов рождаемости и смертности. Также используются брутто- и нетто-коэффициенты воспроизводства, показывающие во сколько раз численность поколения дочерей, доживших до среднего возраста рождения детей, отличается от численности поколения их матерей. Брутто-коэффициент воспроизводства населения – среднее число девочек, рожденных женщиной за весь репродуктивный период. В отличие от брутто-коэффициента воспроизводства нетто-коэффицент воспроизводства учитывает смертность среди девочек до достижения возраста материнства. Значение коэффициентов воспроизводства равное единице соответствует простому воспроизводству населения, большие значения – расширенному, меньшие – суженному.

Брачность характеризуется общим коэффициентом – отношением числа заключенных браков к общей численности населения. Специальный коэффициент брачности рассчитывается относительно численности населения, имеющего право вступления в брак. Также используются возрастные коэффициенты брачности и определяемый на их основе суммарный коэффициент брачности – условное среднее число браков, заключенных представителями данного поколения (в расчете на 1 чел.). Разводимость также оценивается с помощью общего (отношение числа разводов к средней численности населения), специального (отношение числа разводов к числу существующих семейных пар), возрастных и суммарного (среднее число разводов в расчете на 1 чел.) коэффициентов.

П.Л. Кириллов

Демографический взрыв – метафорическое определение процесса и периода ускорения роста численности населения; применимо как к мировому населению в целом, так и к отдельным странам и макрорегионам в различные исторические периоды.

Механизмы Д. в. различны. Проявляются, например, в ходе демографического перехода на второй стадии, характеризующейся повышением средней продолжительности жизни (снижением уровня смертности), опережающем процессы сокращения интенсивности рождаемости. Наиболее отчетливо проявился в середине – второй половине XX в. со вступлением и затягиванием переходных стадий демографического перехода в наиболее населенных странах (Китай, Индия и другие азиатские страны, большая часть государств Африки и Латинской Америки). В странах Западной Европы и США отождествляется с послевоенным «бэби-бумом». Д. в. актуализировал разработку и реализацию мер демографической политики, направленных на сокращение рождаемости.

В рамках теории демографического перехода рассматривается как объективно неизбежное, но временное явление.

П.Л. Кириллов

Демографический переход. 1) Общественно обусловленная смена исторических типов воспроизводства населения отдельных стран и регионов. 2) Концепция, объясняющая закономерности смены типов воспроизводства населения.

Концепция Д. п. традиционно используется для описания перехода от режима воспроизводства населения, характеризующегося высокими уровнями рождаемости и смертности (первый тип воспроизводства населения), к режиму с умеренными значениям обоих показателей (второй тип). Выделяют четыре основных стадии (фазы) Д. п. Первая стадия соответствует первому типу воспроизводства населения. Снижение смертности на второй стадии сопровождается резким увеличением естественного прироста – демографическим взрывом. На третьей стадии происходит постепенное «догоняющее» снижение рождаемости и естественного прироста населения. Четвертая стадия в общем виде соответствует установлению второго типа воспроизводства населения.

Д. п. по-разному проходил и проходит в различных странах мира. К настоящему времени он завершен в развитых странах Европы, Северной Америки, Юго-Восточной Азии, в Австралии; продолжается в большинстве стран Африки, Южной и Центральной Америки, Южной и Центральной Азии. В России Д.п. в целом завершился во второй половине XX века в регионах с преобладанием русского населения; продолжается на Северном Кавказе, в республиках Сибири.

Суть понятия Д. п. сформулирована в 1909-34 гг. французским демографом А. Ландри под названием «демографическая революция».

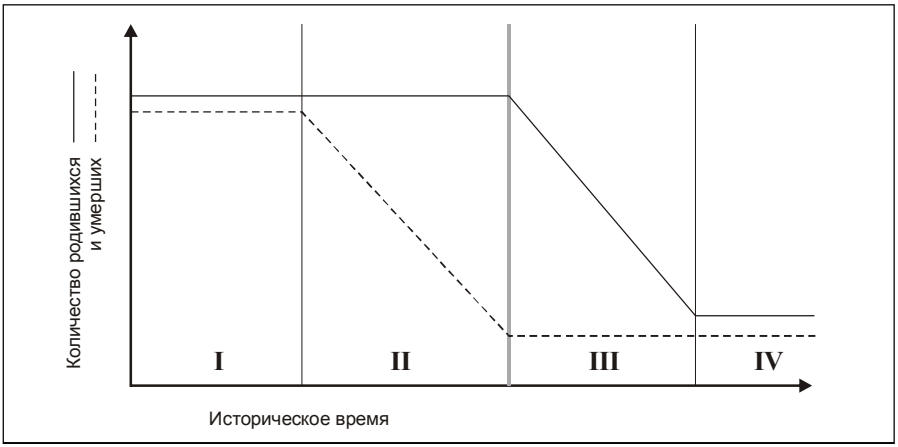


Рис. 2. Стадии (фазы) демографического перехода

Термин Д. п. предложен в 1945 г. американским демографом Ф. Ноутстайном. К настоящему времени сформулированы концепции второго Д. п. (характерное для развитых стран смещение возрастного распределения рождений в старшие возрастные группы) и третьего Д. п. (характерные возвратные тенденции роста рождаемости и снижения среднего возраста материнства вследствие распространения воспроизводственных установок иммигрантов из стран с незавершенным демографическим переходом; типично для ареалов концентрации мигрантов крупнейших городских агломераций Западной Европы).

П.Л. Кириллов

Депопуляция – устойчивое в течение определенного периода времени снижение абсолютной численности населения страны, территории или отдельных групп населения (например, этнических) вследствие естественной убыли; превышение численности старших поколений над молодыми. Д. может быть следствием снижения интенсивности рождений и роста смертности, диспропорций возрастного состава населения, *потерь населения*, в т.ч. влияния войн, геноцида или массовых убийств, социально-экономических кризисов и других кризисных явлений.

Масштабы естественной убыли могут с разной степенью полноты компенсироваться внешней миграцией или наоборот. В силу этого понятие Д. имеет ограниченное использование на внутристрановом уровне, поскольку численность их населения может находиться в сильной зависимости как от внешних, так и от внутригосударственных (межрегиональных) миграций. Д. как состояние демографического развития может быть охарактеризована рядом показателей рождаемости и воспроизводства населения: например, нетто-коэффициентом воспроизводства населения, значение которого при депопуляционном режиме воспроизводства населения в течение длительного времени составляет менее единицы.

П.Л. Кириллов

Депрессивный район – территория, экономика которой находится на стадии депрессии (стагнации) и не в состоянии самостоятельно преодолеть структурный кризис. Понятие «Д. р.» появилось в Великобритании в период Великой экономической депрессии 1930-х гг. и сформировалось на примере ее старопромышленных районов. Поэтому понятие «депрессивный» применяется в научном плане преимущественно к стагнирующим старопромышленным районам (классическими примерами являются угольно-металлургические и текстильные базы первичной индустриализации: Мидлендс и Ланкашир в Англии, Рейнско-Рурский промышленный район в Германии, Лотарингия и Эльзас во Франции, Пенсильвания и Питтсбург в США, Донбасс в Украине, Ивановская область в России).

Понятия «депрессивный» и «экономически отсталый (слаборазвитый)» район на практике (в т.ч. законодательной) часто считают синонимами, что приводит к ошибкам при разработке и реализации мер *региональной политики*. Д. р., в отличие от слаборазвитых, обладают относительно высоким уровнем хозяйственной освоенности, развитой производственной инфраструктурой, наличием относительно квалифицированной рабочей силы, которые сформировались в период их экономического роста. Многие из них на предыдущих этапах занимали ведущие места в экономике своих стран, но в результате различных факторов (обремененность устаревшими производственными активами и потеря лидерства при смене технологических укладов, глобальные и макрорегиональные финансово-экономические кризисы и/или кардинальные трансформации на страновом уровне, истощение природно-ресурсной базы и др.) стали кризисными. Современное состояние и проблемы социально-экономического развития большинства Д. р. описываются в рамках концепции «унаследованного развития» («path dependency»). Существуют разные методики выделения Д. р. (регионов) как в России, так и в зарубежных странах. Ключевыми индикативными критериями/показателями депрессивности региональных экономик чаще всего выступают спад производства и высокий уровень безработицы, приводящие к резкому снижению уровня душевых доходов населения. Однако в период экономического кризиса (например, в 1990-х гг. в России) данные показатели практически «не работают», что требует разработки более изощренной методики.

Депрессивность экономического развития проявляется на разных территориальных уровнях, но наиболее ярко – на низовом (муниципальном), что определяет для него особую актуальность экономико-географического анализа для выработки соответствующих мер региональной политики в рамках ее моделей «развития полюсов роста», «технологической реструктуризации», «поддержки местных инициатив» и др. В отличие от слаборазвитых, для Д. р. более приемлема технология предоставления внешней (обычно общегосударственной) помощи по принципу «удочка вместо рыбы», что определяет необходимость проведения региональной экономической политики, направленной на создание условий для привлечения прямых инвестиций, внедрения новых технологий и реструктуризации экономической базы.

В.Е. Шувалов

Деревня. 1) В узком значении термина – небольшое аграрное поселение, один из видов *сельских поселений*. В досоветский период истории России Д. отличалась от села малыми размерами, отсутствием церкви (в советское время подавляющее большинство церквей было разрушено; данный признак потерял свое значение). 2) В широком значении термин Д. (как иногда и термин *село*) включает не только все поселения в сельской местности, но и весь комплекс аграрных социаль-

но-экономических отношений, противопоставляемые городу («противоположность между городом и деревней при капитализме», которая «должна ликвидироваться при социализме»).

Дешевые (удобные) флаги – особый порядок государственной регистрации судов, заключающийся в создании режима льготного налогообложения для судовладельцев, по существу аналогичный оффшорной практике. Многие судовладельцы регистрируют морские суда в судовых реестрах тех стран, где низки государственные налоги на содержание судов и экипажа, а также облегчены и упрощены правила их регистрации, эксплуатации и юридической ответственности за перевозимые грузы. Такие суда плавают под флагами именно этих стран. Этот механизм позволяет экономить финансовые средства. Впервые такая практика регистрации возникла сразу же после введения в США сухого закона (1920), когда партии алкоголя стали завозиться на американских судах с панамским флагом, зарегистрированных в Панаме (с 1922). С 1949 г. Либерия на выгодных для судовладельцев условиях (низкие затраты на регистрацию и годовые пошлины, отсутствие контроля за эксплуатацией судов) стала также регистрировать иностранные суда. Позже такую фиктивную регистрацию судов стали осуществлять на Кипре, Мальте, Багамских островах; в 2000-е гг. – на ряде островов Карибского бассейна, Маршалловых островах, в Камбодже, Белизе. В начале 2010-х гг. странами с самым большим флотом «дешевых флагов», зарегистрированным по такому принципу, являются Панама (ок. 5,2 тыс. судов), Либерия (2,6 тыс.), Маршалловы острова (1,5 тыс.), Мальта (1, 4 тыс.), Антигуа и Барбуда (1,2 тыс.), Багамские острова (1,1 тыс. судов).

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Джентрификация (буквально «облагораживание») – процесс качественного улучшения бедняцких городских кварталов, которые были созданы в свое время для зажиточных горожан, но впоследствии был покинуты ими по различным причинам. Эти кварталы располагают, как правило, добротным жилым фондом (в т.ч. обладающим архитектурной ценностью), который пострадал от перенаселенности, но поддается капитальной реконструкции. Стартовым механизмом Д. является обычно резкий подъем арендной платы владельцами жилья до такого уровня, который оказывается непосильным для арендаторов с низким доходом, и они начинают покидать квартал. Чаще всего Д. подвергаются центральные части крупных городов.

Л.В. Смирнягин

Диаспора (диаспорическое сообщество) – этнокультурная группа, проживающая за пределами исторического ареала обитания (страны или региона) вследствие различных причин. Появление термина связывают с расселением евреев со времени Вавилонского плена в 6 в. до н. э. вне

Палестины. До 1960-х гг. под Д. понимали этнокультурные и конфессиональные группы, вынуждено покинувшие страну происхождения. Этнокультурная идентичность представителей Д. базировалась на историческом опыте коллективного переживания трагической утраты исторической родины. В такой трактовке под «виктимизированными» («victim» – жертва) Д. понимали жертв геноцида и насильно вывезенных из своих стран. В 1980-х гг., с ростом масштабов мировых трудовых миграций населения, термин Д. стал применяться к любым иммигрантским сообществам, независимо от причин миграции. В широком понимании этого термина, Д. могут состоять из беженцев, иммигрантов, приезжих студентов, квалифицированных специалистов, транснациональных трудовых мигрантов, этнических меньшинств и т.д. В узком трактовке Д. отличаются от сообществ иммигрантов тем, что их существование в принимающем сообществе сопровождается институциональной общественно-культурной деятельностью. Институты Д. поддерживают и формируют этнокультурную идентичность, сплачивают сообщество иммигрантов, поддерживают и налаживают контакты с исторической родиной, развивают транснациональные (трансграничные) связи, реагируют на политические события в стране пребывания. Д. меняют этнодемографическую и конфессиональную структуру принимающих стран, транслируют свои традиции, обычаи, обряды и ценности в принимающее общество. Возрастает воздействие Д. на внутреннюю внешнюю политику принимающих стран. Рост численности Д. и их институционализация настолько активны, что это дает основание говорить о «диаспоризации» мира. Существует несколько классификаций Д.: по времени и причинам возникновения; по степени сплоченности; по исторической судьбе, характеру расселения, юридическому статусу и т.д.

Самые многочисленные исторически сложившиеся Д. в мире в начале XXI в. (млн. чел.): китайская (35), индийская (9), еврейская и цыганская (по 8), армянская (5,5), греческая (4), немецкая (2,5). Среди более «молодых» Д.: курдская (14), ирландская (10), итальянская (8.), венгерская и польская (по 4,5), турецкая и иранская (по 3,5), японская (3). К «молодым» Д. относят и русских, оказавшихся после распада СССР в 1991 г., по разным причинам за пределами постсоветских стран (ок. 20 млн. чел.) и в странах дальнего зарубежья (до 10 млн. чел.).

М.С. Савоскул

Диффузия нововведений (в географии). 1) Пространственное распространение нововведений (инноваций) по территории регионов, стран, континентов, всего мира. 2) Научная концепция, согласно которой нововведение (инновация) не охватывает всю территорию сразу, а возникает сначала в исходной точке и распространяется отсюда по определенным законам. Основа концепции – предположение, согласно которому распространение зависит не только от расстояния между источником нововведения и реципиентом (пунктом приема), но и от ранга этого пункта

в системе расселения. Пункт приема получит нововведение тем быстрее, чем меньше расстояние до ближайшего места, где нововведение уже имеется, и чем выше ранг пункта приема (из двух пунктов, находящихся на равном расстоянии от источника нововведения, первым получит нововведение тот, у которого больше людность, т.е. ранг). На процесс распространения нововведений оказывают влияние рисунок сети центров зарождения новшеств (конфигурация сети центральных мест); соседство или отдаленность от главных источников инноваций и изобретений и их трансляции; наличие личных контактов между людьми; поведение агентов-распространителей нововведений; конфигурация сети социальных каналов; уровень насыщения новшеством; барьерный эффект; мода на то или иное явление или предмет. Принято различать четыре стадии Д. н.: 1) первоначальная – возникновение нововведения в определённом месте; 2) собственно диффузия – распространение по основным новым центрам; 3) конденсация – охват процессом практически всей территории; 4) насыщение – медленный подъем во всех незаполненных местах территории.

Автор концепции Д. н. – шведский географ Т. Хегерстранд (первая публикация на тему Д. н. состоялась в Швеции в 1950 г., переведена на английский язык и опубликована в США в 1967 г.). Концепция была многократно опробована и подтверждена на различных примерах социально-экономической истории Европы и США (распространение эпидемий гриппа, эпизоотий, электрического трамвая в Европе, тракторов в США, кабельного телевидения в штате Огайо, газовых плит в Индии, клубов общества «Ротари» в Европе, ресторанов быстрого питания, Интернета и др.). В 1960-70-е гг. изучением географического распространения Д. н. разных явлений и процессов занимались многие представители школы пространственного анализа, в т.ч. Р. Моррилл, П. Гулд, А. Клифф, Л. Браун, Дж. Хадсон, М. Беккманн.

Л.В. Смирнягин, С.А. Тархов

Добывающая промышленность (горнодобывающая промышленность) – комплекс отраслей, занимающихся добычей и обогащением полезных ископаемых на нефтепромысловых и газодобывающих предприятиях, шахтах, рудниках, карьерах, приисках, горно-обогатительных комбинатах и других аналогичных предприятиях.

А.П. Горкин

Док – сооружение для извлечения судов из воды с целью ремонта их подводной части или для их постройки. Сухой Д. – камера (обычно бетонная или железобетонная), отделенная от водоема затвором (после ввода судна затвор закрывается, камера осушается и судно садится на опоры). Плавучий Д. – прямоугольный понтон с опорами (для ввода судна притапливается).

А.А. Семенов

Е Ж З

Емкость территории – способность данного места для определенного вида использования без деградации социально-экономических и экологических систем; емкость является свойством территориальной системы в целом и, в соответствии со свойством эмерджэнтности систем, не может быть определена путем простого «сложения» ее составляющих. Емкость лимитирует набор функций территории, масштабы их развития и, соответственно, интенсивность использования территории. Исчерпание емкости происходит как в результате превышения допустимого предела использования территории, так и из-за усложнения ее пространственной структуры, что приводит, как правило, к формированию конфликтных ареалов.

Хозяйственная Е. т. – возможность расширения хозяйственной деятельности на данной площади без нежелательных последствий для окружающей среды и проживающего здесь населения. Рекреационная Е. т. – предельная способность данного места удовлетворять спрос населения на услуги отдыха и лечения без деградации природно-ресурсного рекреационного потенциала. Экологическая Е. т. – площадь какого-либо ареала, возможная для использования под какие-либо виды хозяйственной деятельности, предельная по параметрам устойчивости природной среды к характерному для этого места типу интегрального воздействия (нагрузки); вычисляется как функция двух переменных: воздействия (нагрузки) и устойчивости природных систем к этому воздействию. Расчет нормы антропогенной нагрузки через соотношение интенсивно и экстенсивно используемых земель предложил советский эколог Н.Ф. Реймерс (1990).

Г.И. Гладкевич

Железнодорожный транспорт – перемещение грузов и людей поездами (составами из вагонов) из одного места (региона, страны) в другое по рельсовым путям с использованием разных видов тяги (паровой, тепловозной, электрической, силой животных) преимущественно на средние расстояния. Инфраструктура Ж. т. включает в себя линейные (линии и пути) и узловые (узлы, станции, разъезды, платформы) элементы. Подвижной состав представлен вагонами (грузовыми и пассажирскими) и локомотивами (электровозами, тепловозами, паровозами и др.). Железнодорожные перевозки делятся на грузовые и пассажирские.

Первые железные дороги на конной тяге были открыты в начале XIX в. Из-за низкой скорости они вскоре были заменены паровыми железными дорогами (первая в мире ж.д. Дарлингтон – Стоктон открыта в 1825 г. в Англии), которые оказались экономически более эффективными. Первые электровозы по железным дорогам стали курсировать в 1895 г., тепловозы – в 1912 г. Паровая тяга на железных дорогах большинства стран мира окончательно вытеснена к 2000-м гг. дизельной и электрической. В начале 2010-х гг. распространен в большинстве стран и районов мира; отсутствует лишь в экономически неосвоенных районах. Важное значение имеет на территориях с высокой концентрацией населения и хозяйства, обеспечивая почти все их потребности в массовых перевозках. Отличается от автомобильного транспорта более высокой концентрацией потоков, особенно грузовых. По железным дорогам перевозятся преимущественно массовые и тяжелые грузы. Только 20% железных дорог мира электрифицированы (59% – на переменном и 41% – на постоянном токе). 76% электрифицированных железных дорог мира находятся в Европе и 13% – в Восточной Азии. 87% железных дорог мира – однопутные. В ряде стран установлено левостороннее движение поездов. В 2007 г. в мире насчитывалось 86 тыс. тепловозов и 27 тыс. электровозов.

Средняя дальность грузовых перевозок на Ж. т. в мире не превышает 540 км, пассажирских – 37 км. Крупнейшими (по числу пассажиров) железнодорожными узлами мира являются Токио, Осака, Москва, Лондон, Париж. Наибольшая величина пассажирооборота характерна для железных дорог Индии и КНР; числа перевезенных пассажиров – Японии и Индии. В1960-90-е гг. объем грузовых перевозок по железным дорогам в технологически более продвинутых странах (в частности, странах Западной Европы, Японии) в отличие от пассажирских, значительно сократился.

Сеть железных дорог не столь равномерна и густа по сравнению с сетью автодорог; существуют очаги сгущения и разряжения. Ж. т. имеет меньшее число степеней свободы при выборе маршрутов движения (фиксированных на территории каналов перемещения значительно меньше), чем автомобильный, поскольку структура железнодорожной сети проще, а число замкнутых контуров (циклов) в ней значительно меньше. Ж. т. обслуживает преимущественно межрегиональные и межстрановые связи, дальние магистральные направления, а также городские агломерации.

В странах большой площади железнодорожная сеть скрепляет (консолидирует) национальную территорию [например, Россия (Транссиб и БАМ), Китай (магистрали из Пекина в Шанхай, Гуанчжоу, Харбин, Цинхай-Тибетская магистраль), США (4 Трансконтинентальные линии), Австралия (Трансавстралийская и Ган), Канада (3 линии), Бразилия (линия Север – Юг)]. В таких странах по железным дорогам перевозится 40-60% грузов всей транспортной системы. Во второй поло-

вине 2000-х гг. наиболее протяженными железнодорожными сетями обладали США (ок. 225 тыс. км) и КНР (86 тыс. км).

С.А. Тархов

Животноводство – отрасль сельского хозяйства, технология которой основана на разведении сельскохозяйственных животных для производства мяса, молока, шерсти и иных животноводческих продуктов. По видам выращиваемых животных и основному назначению производимой продукции выделяются следующие отрасли животноводства: скотоводство (молочное, мясное, молочно-мясное), свиноводство, овцеводство (шерстное, мясо-мерстное), козоводство, разведение ослов, верблюдоводство, оленеводство, коневодство, разведение мулов, кролиководство, пушное звероводство, собаководство (служебное и декоративное), птицеводство, пчеловодство, разведение кошенильной тли с целью получения натурального красителя – кошенили, шелководство (разведение тутового шелкопряда для производства натурального шелка). По международной классификации к животноводству также относится рыбоводство (прудовое и в закрытых акваториях морей и океанов), а также производство иных морепродуктов (креветок, устриц и т.д.). Для выпаса травоядных сельскохозяйственных животных традиционно используются пастбища (угодья с травянистой растительностью). Различают естественные (без целенаправленного повышения исходного плодородия) и культурные (на основе угодий, преобразованных в ходе мелиорации, засева травами и иными кормовыми культурами, внесения минеральных удобрений) пастбища. Наиболее высокой продуктивностью отличаются т.н. фидлоты – высокопродуктивные откормочные участки, которые поочередно используются для выпаса скота. По особенностям используемой кормовой базы животноводство может быть пастбищным (круглогодичное содержание животных на пастбищах), кочевым (с постоянной схемой пастбищ) отгонно-пастбищным (с регулярной сменой пастбищ в зависимости от сезона года) и стойловым (круглогодичное содержание животных в специальных помещениях).

А.С. Наумов

Зависимая территория – периферийная часть территории суверенного государства (или нескольких государств), обладающая особым политическим статусом, выделяющим ее из общего ряда регионов государства. В строгом смысле – синоним нестоличной *автономии*. В литературе и бытовой лексике обычно используется для условного обозначения обособленных элементов политической карты, не представляющих суверенные государства.

Ф.А. Попов

«Зеленая революция» – внедрение высокоурожайных сортов и интенсивных технологий земледелия, основанных на использовании на-

учно обоснованных доз минеральных удобрений и ядохимикатов, приведшее к значительному увеличению валового сбора основных зерновых культур в развивающихся странах (пшеницы в Индии и Мексике, риса в Юго-Восточной и Южной Азии) в 1960-70-е гг. Термин «З. р.» был введен директором Агентства США по международному развитию (USAID) В. Гаудом в 1968 г. По мнению некоторых ученых, на рубеже XX-XXI вв. началась вторая «З. р.», связанная с распространением производства генетически модифицированных разновидностей сельскохозяйственных культур.

А.С. Наумов

Землевладение – обладание земельным участком на основе права собственности или права пользования. Особенностью З. является неравномерное распределение собственности на землю, восходящее к эпохе раннеклассового общества. В Древнем Риме существовали как крупные по площади поместья (латифундии), так и минифундии, владельцы которых вынуждены были довольствоваться мельчайшими наделами (парцеллами). В средневековой Европе в собственности феодалов оказались почти все пригодные для ведения сельского хозяйства земли. В феодальный период в европейских странах поместьями владели лендлорды; некоторые из этих поместий (например, французские шато – земли при замках) существуют и поныне. В то же время, находившиеся в личной зависимости от феодалов крепостные крестьяне вынуждены были довольствоваться мелкими земельными участками, которых зачастую недоставало для их семей. В наше время при доминировании частного землевладения распространены также различные виды коллективной собственности на землю: общинная, родоплеменная, государственная, церковная, кооперативная. Государственная собственность на сельскохозяйственные земли существует, например, в Китае, Израиле, Нидерландах. До недавнего времени она преобладала в странах Центральной и Восточной Европы и республиках бывшего СССР. В странах ЕС около 2/3 сельскохозяйственных угодий находится в частной собственности, в США – около 4/5.

А.С. Наумов

Земледелие (растениеводство) – отрасль сельского хозяйства, технология которой основана на выращивании сельскохозяйственных культур, полученных человеком из дикорастущих растений путем селекции, гибридизации и генной инженерии. Основной целью З. является производство продовольствия и промышленного сырья, а также иных разновидностей используемых человеком растений (лекарственных, декоративных и т.д.). По основным полезным свойствам сельскохозяйственные культуры делятся на зерновые и зернобобовые, сахароносы, крахмалоносы, каучуконосы, плодовые, масличные, эфирномасличные, лекар-

ственные, наркотические, декоративные, прядильные (синонимы – волокнистые, текстильные), кормовые и др. Особо выделяют технические культуры, выращиваемые для производства промышленного сырья. Наряду с сельскохозяйственными культурами, используемыми преимущественно в данном качестве (прядильные, каучуконосы), техническими по предназначению могут быть и иные культуры (кукуруза, выращиваемая для производства этанола; соя, выращиваемая для производства дизельного топлива). По продолжительности производственного цикла выделяются две основные группы отраслей З.: полеводство (выращивание сезонных сельскохозяйственных культур, или растений короткого вегетационного цикла) и выращивание многолетних сельскохозяйственных культур (иногда также называемое плантационным хозяйством). По особенностям технологии обработки почвы, применения агромелиоративных мероприятий, пространственно-временной организации использования сельскохозяйственных угодий различают системы З. (подсечно-огневая, трехпольная, травопольная, плодосменная, пропашная, зернопаровая (почвозащитная), ландшафтно-адаптивная).

А.С. Наумов

Землепользование – порядок использования земли как средства производства (например, в сельском хозяйстве) и в иных целях (рекреация), основанный на установленных законом нормах земельного права, или на традициях (например, оброк, барщина при крепостном праве в России).

Неравномерное распределение собственности на землю сложилось в эпоху раннеклассового общества, когда возник институт частного землевладения.

А.С. Наумов

Земля – главное средство производства в сельском хозяйстве. Форма земельной собственности составляет основу *аграрных отношений*. См. также ст. *Землевладение*, *Землепользование*.

А.С. Наумов

Зона (в географии) – внутренне однородная часть территории, которой свойственна однозначность качественных и количественных показателей, характеризующих распространение явлений и процессов; один из видов географических районов-таксонов. Для З. важно не только наличие в ее пределах явления, но и его интенсивность, т.е. по сравнению с *ареалом* для нее добавляется территориальная однородность количественного выражения явления. Границами зон служат, как правило, изолинии. Термин широко распространен: выделяют географические, санитарно-защитные, оффшорные, свободные и особые экономические, тюремные, буферные и другие зоны, критерии выделения которых могут сильно

различаться. В географии не сформировалось единое понятие З.; оно различается при использовании в физической и *социально-экономической географии*. В физической географии понятие применяется наиболее широко: выделяют климатические, природные или ландшафтные З. (изначальная причина их формирования – количественная однородность прихода на земную поверхность солнечной радиации), аридные З. (выделяются по показателям соотношения выпадения атмосферных осадков и испарения) и др. В социально-экономической географии данная категория используется при выделении З. влияния крупных городов (в качестве их границ часто используют изохроны – линии одинаковой транспортной доступности), З. влияния промышленных центров (например, по сбыту продукции) и др. Для России особо важно выделение З. Севера, которое проводится по совокупности природно-климатических и социально-экономических количественных показателей.

В.Е. Шувалов

И

Изолированное государство – теоретическая абстракция, предложенная в 1826 г. И. Тюненом для описания концентрической зональности в специализации зон сельскохозяйственного производства, изменяющейся по мере удаления от снабжаемого города. Основана на представлении об изотропности пространства (одинаковых свойствах по всем направлениям, в данном случае – от центра); впервые устанавливает различие между территорией, обладающей бесконечным числом свойств, и пространством, обладающим только рассматриваемыми свойствами. Широко используется в теоретической географии как модель волновых процессов и пример картоидного моделирования. В первом случае может объединять онтологию и гносеологию (эпистемологию) в теории географии путем трактовки и географических процессов, и деятельности по их познанию как волн, распространяющихся в пространстве-времени, поскольку отсутствует возможность составлять суждения об объективной реальности безотносительно к нашей познавательной деятельности. См. ст. *Пространственный анализ*.

В.А. Шупер

Иммиграция – см. в статьях *Миграция населения*, *Внешние миграции, Эмиграция*.

Империя – суверенное государство, ведущее эффективную экспансионистскую политику и входящее в число наиболее влиятельных участников международных отношений. Экспансия может осуществляться как в форме *аннексии*, так и посредством оказания на другие страны косвенного политического или экономического воздействия. Необходимым условием успешной конкуренции за международное влияние является проведение эффективных реформ (в прошлые эпохи – военных и религиозных, в более поздние времена – финансово-экономических и политических). В современной литературе и бытовой лексике обычно используются как политизированный и эмоционально окрашенный термин, обладающий четкой негативной коннотацией и обозначающий крупное полиэтничное государство, ведущее агрессивную внешнюю политику и незаконно эксплуатирующее зависимые территории (колонии) и угнетающее их население.

Ф.А. Попов

Импорт. 1) И. товаров и услуг – покупка производимых в другой стране (нерезидентами) товаров и услуг резидентами. Включает «видимый» И. (ввоз в страну товаров иностранного происхождения, из свободных зон, свободных складов, а также ввоз товаров для переработки под таможенным контролем) и «невидимый» импорт [оказываемые нерезидентами услуги резидентам на территории данной страны, а также услуги, предоставленные резидентам за пределами данной страны (услуги авиакомпаний, гостиниц и т.п.)]. Для признания продажи товаров И. по стандартам статистики международной торговли ключевым является факт пересечения товаром таможенной границы государства и фиксации этого в соответствующей таможенной отчетности; в теории платежного баланса определяющим является смена товаром собственника. Исчисляется на базе цены СИФ (включает цену товара, все расходы продавца по перевозке грузов, оплате таможенных сборов и страхованию товаров вплоть до пересечения товаром борта судна в порту покупателя).

Особой формой является *реимпорт*. 2) Импорт капитала – получение иностранных кредитов или продажа недвижимого имущества в стране нерезидентам.

Е.Н. Самбурова

Инвестиционный климат – совокупность условий для инвестирования в создание хозяйственных объектов, которые сложились на данной территории в виде природных ресурсов, рабочей силы, основных фондов, транспортной инфраструктуры и др. материальных объектов. При его оценке, как правило, используются количественные показатели: объемы ресурсов (земельных, водных, энергетических и т.д.), численность рабочей силы и ее стоимость, пропускная способность транспортного узла и пр. Иногда в рамках этого понятия выделяют т.н. «деловой климат», который (по О.С. Шараповой) формируется под воздействием общественных отношений по поводу ведения хозяйственной деятельности. Он зависит от качества взаимоотношений между бизнесом, органами управления и местным сообществом. В условиях постиндустриальной эпохи именно деловой климат территории и его оценка начинают играть приоритетную роль в привлечении бизнеса и развитии экономики. См. также ст. *Условия размещения промышленного производства*.

Л.В. Смирнягин

Индустриализация – процесс, начавшийся в мире в конце XVII – начале XVIII в. и выразившийся в появлении промышленного производства, организованного в форме предприятий разных отраслей. Экономика ведущих стран стала переходить на новую экономическую модель, в основе которой было преобладание промышленности над всеми другими отраслями по величине используемых кадров, по стоимости производимой продукции и величине фондов. В основе этого процесса лежали достижения первой промышленной революции (освоение технологии использова-

ния механической энергии падающей воды в качестве источника энергии для различных механизмов и производственных процессов). И. способствовала многократному росту производительности общественного труда, росту могущества отдельных стран мира. Она изменила в свою пользу распределение трудовых ресурсов, вызвала к жизни множество новых городов, куда устремилась лишняя в сельской местности рабочая сила.

И. сопровождалась развитием фундаментальной и прикладной науки и образования населения, возникновением и развитием других отраслей экономики, в первую очередь строительства, транспорта и связи, торговли, финансово-банковской деятельности и т.п. Период индустриального развития для самых высокоразвитых стран мира закончился на рубеже XX-XXI вв. и еще продолжается для большинства менее развитых стран мира, в которых процесс И. начался позднее. Высочайший уровень производительности промышленного труда в промышленности способствует перетеканию высвобождающихся трудовых ресурсов в другие сферы экономики, где преобладает менее механизированный труд. Наиболее развитые страны мира на основе сохраняющегося высокого уровня промышленного производства перешли к построению новой экономики, основанной на развитии сферы обслуживания, всеобщей электронизации и информатизации.

В.Н. Горлов

Инновационный процесс – научные, технологические, организационные, финансовые и коммерческие действия, приводящие к реальному осуществлению *инноваций* и задуманные с этой целью. Для разностороннего анализа (в т.ч. пространственного), И. п. можно представить в виде последовательности стадий: информация – знание – инновации – потребление инноваций. Все инновации зарождаются в определенной «информационной среде». Информация, полученная, расшифрованная, усвоенная и используемая человеком, становится «знанием». Таким образом, не вся информация реализуется в знаниях. Знание способствует получению и накоплению новой информации, которое, в свою очередь, расширяет знание. Знание – единственный ресурс развития человечества, который увеличивается по мере его использования. Инновации можно рассматривать как воплощенное на практике знание. Конечная цель И. п. – потребление инноваций. При этом потребление инновационной продукции – это не только характеристика уровня экономического развития страны или региона, но и характеристика уровня социального развития общества и качества жизни населения.

Т.А. Ачкасова

Инновация (нововведение) – конечный результат человеческой деятельности, получивший воплощение в виде нового или усовершенствованного продукта, внедренного на рынке, нового или усовершенствованного технологического процесса, используемого в практической дея-

тельности, либо новой или усовершенствованной организационно-экономической формы, обеспечивающей необходимую экономическую и (или) общественную выгоду. И. – введение в употребление какого-либо нового или значительно улучшенного продукта (товара или услуги) или процесса, нового метода маркетинга или нового организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или внешних связях. Выделяют четыре типа инноваций: продуктовые, процессные, маркетинговые и организационные. По степени новизны различают эпохальные (изобретение колеса, освоение скотоводства и земледелия), базисные (изобретение автомобиля, компьютера), улучшающие И. и псевдоинновации. И. – явление относительное во времени и пространстве.

Концепция экономической И. была разработана Й. Шумпетером в работе «Теория экономического развития» (1934). Он доказал, что экономическое развитие продвигают инновации в ходе динамического процесса, в котором новые технологии заменят старые, назвав этот процесс «творческим разрушением». Шумпетер выявил пять групп инноваций: 1) новые продукты (товары); 2) новые процессы (производственные процессы); 3) новые рынки; 4) новые источники предложения сырья; 5) новая организация. По Шумпетеру, к инновациям мы относим введение новых товаров, что может даже послужить стандартным примером. Технологические изменения в производстве товаров, уже находящихся в использовании, открытие новых рынков или новых источников предложения, тейлоризация труда, более совершенная обработка материалов, образование новых коммерческих организаций, таких как универмаги, – в общем, «любые новые способы вести дела» в царстве экономической жизни – все это мы будем называть понятием «инновация». Следует сразу оговориться, что эта концепция не имеет ничего общего с понятием «изобретение».

Пространственные закономерности распространения инноваций были описаны в рамках теории *диффузии нововведений* Т. Хегерстрандом (1953). Основной тезис этой теории состоит в том, что скорость диффузии зависит не от геометрического расстояния, а от трансляционной способности отдельных городов, через которые она осуществляется; от того, насколько интенсивны и эффективны контакты между людьми. См. также ст. *Локальная волна*, *Цикл жизни продукта*.

Т.А. Ачкасова

Институциональная география – направление в географии, изучающее различие от места к месту институтов, а также влияние институтов на комплексное развитие территорий. Как и в других институциональных направлениях науки (институциональная экономика, институциональная социология и др.) под институтами в институциональной географии понимается совокупность норм и правил, которые организуют поведение людей на определенной территории. При этом нормы и правила могут быть как формальные (совокупность нормативных правовых актов,

действующих на данной территории), так и неформальные (системы обязательств и представлений о нормах, связанных с семейными, клановыми, национальными или религиозными традициями, распространенными на некоторой территории представлениями о нормах поведения, чести, долге, уровне доверия к незнакомцу, отношении к труду, к закону и т.д.). Классическим примером исследования в сфере институциональной географии (хотя оно и было проведено задолго до появления институционализма как научного течения) можно считать книгу М. Вебера «Протестантская этика и дух капитализма» о влиянии вероисповедания большинства населения на экономическое развитие стран Европы. Примеры современных исследований – исследования Р. Инглхарта о системах ценностей в разных странах, работа Э. Остром об эффективности использования общественных ресурсов (лес, рыба, пастбища и др.) в зависимости от местных институциональных условий, и А. Саксениан об институциональных преимуществах Силиконовой долины перед районом шоссе 128 в США и др.

В силу специфики предмета институциональной географии важную роль в ней играют качественные методы исследования (интервью и др.), но широко используются и количественные оценки.

Н.Ю. Замятина

Интермодальные перевозки – перевозки с использованием нескольких видов транспорта, т.е. передача грузов и пассажиров в процессе перевозки из пункта отправления в пункт назначения с одного вида транспорта на другой (например, с железной дороги на автомобильный, с морского на речной и т.п.). Подобный подход необходим как при доставке товара по региону, так и при международной транспортировке. Драйвером развития И. п. в мире является контейнеризация и унификация стандартов перевозки.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Интернационализация мирового хозяйства – усиление взаимодействия и взаимозависимости между государствами на различных уровнях в области мирохозяйственных связей. В основе И. лежит международное разделение труда, и прежде всего различная специализация стран и регионов мира, обусловившая появление различных форм мирохозяйственных связей (внешней торговли, международного движения капиталов, трансферта технологий, международного кооперирования, международного научно-технического сотрудничества, трудовых миграций, деятельности международных экономических организаций и др.). Объективно процесс И. начался с появлением первых государств Древнего мира, однако после образования единого мирового хозяйства он стал принимать все более многообразные и сложные формы. В современном мировом хозяйстве специфическими формами И. являются

регионализация (организация производств и рынков в пределах определенного географического пространства) и *глобализация*. Последняя является высшей и наиболее сложной формой И. Понятия «интернационализация» и «глобализация» соотносятся как общее и частное.

А.В. Федорченко

Инфраструктура – совокупность расположенных на определенной территории сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования и развития материального производства и обеспечения повседневной жизни населения. Общепринятое деление инфраструктуры на производственную и социальную носит условный характер, т.к. одни и те же элементы инфраструктуры (например, ЛЭП, автомобильные и железные дороги, аэропорты, системы водоснабжения и проч.) в большинстве случаев имеют двойное назначение. Практически то же относится и к особому виду инфраструктуры – военной (рокадные дороги, аэродромы, системы жизнеобеспечения и управления войсками и др.), т.к. элементы гражданской инфраструктуры в случае необходимости могут использоваться для военных целей и наоборот. Развитие инфраструктуры отражает степень освоенности (обустроенности) территории. Распространено также не четко детерминированное понятие «инфраструктурные отрасли», к которым обычно относят отрасли экономики, обеспечивающие материальное производство и условия жизни населения на конкретной территории: энергетику, транспорт, связь, жилищно-коммунальное хозяйство, здравоохранение, образование, социальное обеспечение, розничную торговлю, управление.

А.П. Горкин

Исключительная экономическая зона – морское пространство, прилегающее к *территориальным водам* суверенного государства, в границах которого прибрежное государство обладает исключительными правами на эксплуатацию природных ресурсов (включая энергию ветра и воды) и некоторыми другими полномочиями в соответствии с нормами международного права. В отличие от территориальных и *внутренних вод* И. э. з. не является частью *государственной территории* и находится вне пределов распространения суверенитета прибрежного государства. И. э. з. не может распространяться за пределы 200 морских миль от исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод.

Ф.А. Попов

Историческая география – комплексная дисциплина, изучающая физическую, социально-экономическую, культурную, политическую географию прошлых эпох в исторической динамике. Сформировалась на стыке истории и географии. Существуют различия в определении предмета И. г. историками и географами, а также различными национальными научными школами. В исторической науке И. г. обычно определяется

как вспомогательная историческая дисциплина, изучающая пространственную сторону исторического процесса, либо конкретную географию прошлого той или иной страны или территории; важная задача И. г. – локализация исторических событий и географических объектов в прошлые эпохи. В понимании большинства физико-географов И. г. – наука, изучающая т.н. «исторический», т.е. последний после появления человека этап в развитии природы (природной среды); в рамках данного исследовательского направления сложилась особая субдисциплина – И. г. ландшафтов. Географы-обществоведы рассматривают И. г. как дисциплину, изучающую, главным образом, «временные срезы» (особенности географии общества, характеризующие ту или иную эпоху). Вместе с тем, к ней относят и работы, сфокусированные на изучении истории современных экономико-географических объектов, а также на исследовании эволюции национальных, региональных и локальных систем расселения, территориально-производственных кластеров, пространственных структур хозяйства и др. социально-пространственных структур различного уровня иерархии (национального, регионального, локального).

Главными источниками для И. г. служат археологические и письменные артефакты (исторические хроники, летописи, актовые материалы, военно-топографические описания, материалы путешествий и т.д.), сведения по топонимике и данные языкознания, а также необходимая информация для реконструкции исторических ландшафтов. Широко используются материалы спорово-пыльцевого, дендрохронологического анализа; большое внимание уделяется фиксации «следов» прошлых антропогенных воздействий на природную среду (отбор образцов почв, сформировавшихся на древних сооружениях, маркировка выраженных в *культурном ландшафте* границ прежних землевладений, сельскохозяйственных угодий).

В.Н. Стрелецкий

Исторические заливы – заливы между берегами одного суверенного государства, имеющие ширину входа более 24 морских миль, но исторически находящиеся под контролем данного государства и официально относимые к его *внутренним водам*. Статус И. з. имеют, например, Чёшская Губа, Печорская Губа (Россия), Гудзонов залив (Канада), Чесапикский залив (США), Бристольский залив (Великобритания).

Ф.А. Попов

Исторические этапы развития сельского хозяйства – периоды последовательной эволюции сельского хозяйства под воздействием социальных, экономических и техногенных факторов от наиболее примитивных в технологическом и организационном отношении до современных. В силу географической асинхронности развития общества в новейшее время различные территории могут одновременно оказываться «носителями» этих форм. Попытки систематизировать и географически упо-

рядочить этапы сельскохозяйственного развития привели к возникновению эволюционного направления в агрогеографии, пионером которого считается Э. Ган (1892), выделивший 5 районов мира с преобладанием «форм сельскохозяйственной экономики», возникших на разных стадиях развития общества: районы охоты и рыболовства; «культуры мотыги»; плантационного хозяйства; пашенного земледелия; животноводства; садоводства. Д. Уиттлси (1936) выделил на карте мира 13 сельскохозяйственных районов, в которых преобладали следующие формы хозяйства: кочевое пастбищное скотоводство, пастбищное скотоводство, подсечно-огневое земледелие, рудиментарное (примитивное) оседлое земледелие, интенсивное потребительское земледелие (поливное рисоводство), интенсивное потребительское земледелие (кроме рисоводства), товарное плантационное земледелие, средиземноморское сельское хозяйство, товарное зерновое хозяйство, товарное животноводство, дополняемое земледелием, потребительское земледелие, дополняемое животноводством, товарное молочное хозяйство, специализированное огородничество. Е. Отремба (1953,1962) выделил 5 форм мирового сельского хозяйства: кочевое животноводство, неоседлое земледелие, оседлое земледелие (постоянное возделывание одного и того же поля), сочетание производства фуражных и продовольственных культур (земледелие и животноводство без тесной связи между ними), севообороты, включающие производство фуражных и продовольственных культур (земледельческо-животноводческое хозяйство). Наиболее подробный иерархический перечень сельскохозяйственных систем, начиная с более древних, был опубликован Д. Спенсером и Н. Стюартом (1973), выделившими подсечно-огневое земледелие, оседлое мотыжное (грядковое) земледелие, примитивное плужное земледелие, традиционные формы товарного плужного земледелия, развитое плужное земледелие, полумеханизированное товарное земледелие, развитое механизированное земледелие, традиционное пастбищное животноводство, товарное скотоводство на ранчо, традиционное крупномасштабное хозяйство (латифундии), современные акционерные плантации, агроиндустриальное производство, коллективные хозяйства.

Ключевым вопросом, которым задавались многие агрогеографы, было соотношение различных факторов, определивших особенности исторической эволюции сельского хозяйства. Некоторые зарубежные исследователи отдавали приоритет роли природных условий; появились даже «биогеографические» схемы классификации форм мирового сельского хозяйства. Подобный детерминизм, полагающий физико-географические районы однородными с точки зрения сельскохозяйственного производства, оправдан лишь для примитивных стадий его развития. Как показывает предложенная Д. Григгом (1971) модель основных типов тропического сельского хозяйства, в сходных природных условиях могут сосуществовать совершенно разные формы хозяйства. В противополож-

ность детерминизму, сторонники так называемого исторического подхода, на котором основывалась другая часть историко-географических исследований сельского хозяйства, ставили его эволюцию и распространение в зависимость от общественного развития. В частности, Л. Вайбель считал «сельскохозяйственные формации» продуктом социальной, экономической, культурной и интеллектуальной дифференциации общества. Другие исследователи, например, Э. Босеруп, анализируя особенности эволюции исторических форм сельского хозяйства, связывали ее с ростом численности населения и увеличением демографической нагрузки на земельные угодья. Она исходила из того, что при примитивной переложной системе земледелия низкая плотность населения позволяет выдерживать продолжительные периоды перелога и плодородие почвы сохраняется на уровне, близком к исходному. Рост плотности приводит к укорачиванию циклов и снижению плодородия. Для Европы, по Босерупу, прослеживается синхронный ход исторического развития сельского хозяйства от переложной системы в лесах в эпоху неолита до сбора одного урожая в году. В развивающихся странах с резкими межрайонными контрастами в плотности населения в пределах относительно компактной территории даже в наше время могут сосуществовать разные исторические типы использования земли.

В нашей стране наиболее полная схема исторической трансформации производственных форм сельского хозяйства была предложена А.Н. Ракитниковым (1987). В качестве основных показателей этапов развития он рассматривал: место сельского хозяйства в экономике, обеспеченность средствами производства, энергетическую основу производства, степень товарности, главные группы производственных типов. Последние различались по отраслевому составу, характеру взаимосвязи растениеводства и животноводства, особенностям использования земель, интенсивности производства. Определяющую роль для их выделения играли различия во взаимодействии сельского хозяйства и природной среды, в фактической зависимости сельского хозяйства от процессов, происходящих в окружающей среде, и от регулирующего воздействия сельского хозяйства на природу, т.е. от интенсивности сельского хозяйства, измеряемой экономическими (стоимостными) и натуральными показателями. По Ракитникову, в истории мирового сельского хозяйства можно выделить четыре основных этапа, для каждого из которых характерно преобладание определенных общественных укладов. На первом сельское хозяйство было тесно связано с присваивающими формами экономики (собирательство, охота, рыболовство). На втором – оно стало доминирующей отраслью, на третьем – одной из главных отраслей экономики, а на четвертом (современном) этапе превратилось в составную часть агропромышленного комплекса.

А.С. Наумов

К

Каботаж. 1) Судоходство между портами одной страны. 2) Перевозка грузов и пассажиров морскими судами на короткие расстояния в пределах 20-мильной (32 км) прибрежной зоны. Различают большой К. (перевозка грузов и пассажиров между портами разных морей) и малый К. (между портами одного или двух соединенных между собой морей). Также термин может употребляться для обозначения прибрежного морского сообщения.

А.А. Семенов

Камеральная статистика (от латинского «camera» – казна, «status» – государство) – немецкая школа камеральной статистики описательного государствоведения, сформировавшаяся в XVIII в. К. с. считают предшественницей экономической географии в целом и ее отраслево-статистической школы в частности, относя ее к описательному статистико-географическому страноведению (Ю.Г. Саушкин). Цель К. с. – описание наиболее важных «государственных достопримечательностей» различных стран: территории, границ, государственного устройства, природных объектов, населения, религии, финансов, отраслей хозяйства, городов и т.п. для использования в управлении централизованным государством и «университетской подготовки молодых чиновников». Основатели К. с. – Г. Ахенваль и А.-Ф. Бюшинг (впервые ввел показатель плотности населения для характеристики отдельных стран и их частей). Преподавание К. с. осуществлялось во 2-й половине XVIII и в XIX вв. в университетах некоторых стран Европы, а со 2-й половины XIX вв. – в университетах России. Ее ярким представителем был первый профессор географии в Петербургском университете Е.Ф. Зябловский. К. с. подвергалась серьезной критике (не всегда справедливо). Так, по мнению К. Маркса она представляла собой «мешанину разнообразнейших сведений». В экономической географии термин «К. с.» часто употребляется в уничижительном контексте, подчеркивающим отсутствие оценочно-аналитической работы.

В.Е. Шувалов

Картоиды географические – упрощенное изображение реальной или вымышленной территории, без обязательного соблюдения всех правил классической картографии. Автор статьи в 1970-х гг. впервые

употребил понятие «картоид» для обозначения научных картографических моделей, изредка применявшихся и ранее («Изолированное государство» И. Тюнена, «Идеальный континент» М. Брокман-Ерош и др.), и предложил свои правила их составления. Подобных схем немало в геологии, палеогеографии, теории градостроительства, экологии. От традиционной карты К. г. отличается хотя бы одним из следующих признаков: 1) изображает конкретную территорию частично или полностью неметрически, с искажениями очертаний, не поддающимися какому-либо обычному для классической картографии математическому правилу; 2) показывает воображаемый, идеальный объект, соединяющий в себе черты многих реальных объектов (территорий). В естественных науках и в технике широко применяются изображения не конкретных вещей, существовавших когда-либо, а их принципиальные схемы. Используя картоиды, географические науки становятся на известный путь теоретической и инженерной мысли. К. г. может иметь анизотропный масштаб, различный для разных направлений (например, для «меридионального» и «широтного»); диапазонный масштаб (например, когда 1 см на чертеже соответствует длине от 2 до 10 км на местности, но вне этого интервала модель недействительна). К. г. обладают наглядностью традиционных геокарт и теми же способами изображения, но вместо цифр могут применяться другие знаки, показывающие отношения «больше – меньше». К. г. могут быть результатом далеко зашедшей генерализации традиционной карты. К. г. незаменимы для демонстрации историко-географических и геополитических идей, гипотез, утопий. К. г. предназначены для использования не вместо классических геокарт, а в дополнение к ним. На традиционной геокарте взаимно-однозначное соответствие между классом реальных объектов и изображающим их условным знаком обязательно, а на К. г. один условный знак может иметь несколько значений. К. г. – специфическое и важнейшее языковое средство *теоретической географии*, не столько обслуживающее, сколько порождающее ее. Процесс создания К. г. есть развитие теоретической географии – индикативной (выявляющей сущее) и побудительной, проектной, конструктивной (предлагающей желательное и должное), т.е. географической инженерии. См. также ст. *Поляризованный ландшафт*.

Б.Б. Родоман

Кастомизация (от английского «customer» – покупатель) – эффективное мелкосерийное производство, ориентированное на предпочтения конкретных групп покупателей, в т.ч. по индивидуальным заказам. В постиндустриальную эпоху решение этой задачи обеспечили информационные технологии, которые позволили в реальном режиме времени получать и обрабатывать большие объемы информации, сократить на этой базе потери в сфере обращения, а также издержки, связан-

ные с исследованием покупательского спроса. См. также ст. *Фордизм и постфордизм*.

А.П. Горкин

Квазигосударство (псевдогосударство) – политическое образование, характеризующееся наличием некоторых признаков суверенного государства (государственные институты, контроль над территорией, лояльность населения и т.п.), но не обладающее *государственным суверенитетом* и международной правосубъектностью. Формируется в пределах неконтролируемой территории, представляя собой продукт фактической сецессии. Может создаваться как в ходе деятельности, направленной на осуществление юридической сецессии (прообраз прокламируемого суверенного государства; например, Косово, Сомалиленд, Северный Кипр), так и в результате побочной фактической сецессии (повстанческое государство, например, Северный Афганистан рубежа XX-XXI вв., Северный Кот-д'Ивуар в 2002-11 гг.). В литературе термин иногда используется в качестве синонима *неудавшегося государства*.

Ф.А. Попов

Кластер – сконцентрированная на определенной территории группа взаимосвязанных предприятий различных компаний, производящих готовую продукцию и комплектующие, оказывающих специализированные услуги. Их деятельность обеспечена соответствующей производственной и социальной инфраструктурой, включая университеты, лаборатории, рекреационные зоны. Взаимодействие и взаимодополнение (в т.ч. в виде информационных потоков) усиливают конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом. В последнее время понятие «кластер» стало широко использоваться для обозначения территориальных комплексов любой специализации и разного иерархического уровня («промышленный кластер», «интеллектуальный кластер», «портовый кластер» и др.).

А.П. Горкин

Когнитивная география – направление географии, изучающее пространственные представления. В узком смысле К. г. занимается изучением того, как функционирует в сознании человека система ориентации (ментальные репрезентации взаимного расположения объектов и т.п.), и связана с созданием геоинформационных систем. В широком смысле К. г. изучает пространственный срез картины мира, формирующейся в сознании отдельных социальных и культурных групп (близка *культурной географии* и *институциональной географии*). В рамках К. г. (в широком смысле) выделяется страноведческое и пространственное направления. Страноведческое направление К. г. – изучение образов отдельных территорий (у тех или иных социальных и культурных групп); соответствующее прикладное направление – брендинг территорий. Пространственное

направление К. г. – изучение комплексных систем пространственных представлений, включающих представления о *центре и периферии*, границах и иных относительных когнитивных категориях, как они понимаются и используются конкретным сообществом применительно к окружающему его пространству. Прикладное значение пространственного направления К. г. состоит в оптимизации территориально-политического устройства, региональной политики и т.п.

Специфической методической чертой К. г. является необходимость постоянного учета «системы отсчета» при изучении представлений об определенной территории у определенной социальной или культурной группы: на формирование представления о территории оказывает влияние не только природная или социально-экономическая специфика самой территории, но и более ранние представления и установки тех, чьи представления о территории изучаются.

Н.Ю. Замятина

Колония – *зависимая территория*, противопоставляемая политическому «ядру» государства – метрополии. В бытовой лексике обычно используется как политизированный и эмоционально окрашенный термин, обладающий четкой негативной коннотацией, но лишенный строгого семантического содержания, обозначающий незаконно, по мнению автора, захваченные и/или незаконно эксплуатируемые территории. Объявление какой-либо территории «К.» предполагает предоставление ей в будущем государственного суверенитета (деколонизация).

Ф.А. Попов

Компаративистика (сравнительный метод) – выявление и анализ сходства и различий в объектах, явлениях, процессах их структуре и свойствах; основа любой классификации и типологии. Старейший общегеографический метод, широко распространенный в общественных науках, в т.ч. в социально-экономической географии.

А.П. Горкин

Кондоминиум – *зависимая территория*, находящаяся в юридически оформленном совместном владении двух или более суверенных государств, а также соответствующая форма зависимости. Встречается сравнительно редко из-за трудностей в осуществлении совместного управления. В настоящее время представлен в основном небольшими по площади приграничными территориями/акваториями [например, о. Фазан на р. Бидассоа (К. Испании и Франции с 1659 г.) или р. Мозель (К. Люксембурга и Германии с 1816 г.)]. В расширительном значении термин используется как синоним соправительства, в т.ч. так называют независимую Андорру, соправителями которой считаются президент Франции и епископ Урхельский (Испания).

Ф.А. Попов

Конкурентоспособность стран и территорий – способность стран и регионов добиться сбалансированного экономического роста, увеличения реальных доходов и занятости населения, обеспечиваемая эффективным производством более качественных или более дешевых, чем у конкурентов, товаров и услуг путем рационального использования сравнительных преимуществ. Отражает благоприятные позиции национальной и региональной экономики соответственно в международном и внутристрановом разделении труда. Большую роль в обеспечении конкурентоспособности страны традиционно играют базовые экономико-географические факторы и условия: ЭГП, наличие крупных запасов полезных ископаемых, обеспеченность дешевой рабочей силой и т.п. Однако на современном этапе главной движущей силой конкурентоспособности стали человеческий капитал, национальные и региональные инновационные системы, управление и институциональный потенциал, транспортная, телекоммуникационная, социальная инфраструктура. Повышению конкурентоспособности регионов может способствовать формирование региональных *кластеров*.

Для оценки конкурентоспособности стран используются такие рейтинги, как, например, Глобальный индекс конкурентоспособности (Global Competitiveness Index), представляемый в ежегодном докладе Всемирного экономического форума; Рейтинг глобальной конкурентоспособности ИМД (IMD), разрабатываемый Международным институтом менеджмента (Institute of Management Development) в Лозанне (Швейцария).

Е.Н. Самбурова

Константа пространственной самоорганизации населения (константа Гольца) – максимальная величина времени, больше которой житель города (городской агломерации, системы расселения) не может тратить на поездки (1,5 часа для города; 3 часа в сутки для городской агломерации). Идею постоянной величины (константы) в ежедневном бюджете времени человека предложил отечественный исследователь Г.А. Гольц, изучая особенности взаимодействия транспорта и расселения на разных территориальных уровнях (большой город, городская агломерация, регион, макрорегион, страна). Он впервые пришел к выводу о наличии пространственной самоорганизации людей: люди не могут перемещаться в пространстве больше некоего биологически определенного лимита времени, поэтому расселяются исходя из этих временных ограничений. Чем выше скорость транспортного сообщения, тем значительнее по своим пространственным размерам системы расселения (городские, агломерационные, региональные, страновые). Эти лимиты времени он назвал константами пространственной самоорганизации населения (полчаса, час, полтора часа и т.д.). В 1969 г. Гольц впервые теоретически рассчитал размер города. Для этого он использовал кон-

станту средней продолжительности трудовых поездок М в один конец (в часах):

$$M = \frac{12{,}3 - P}{6},$$

где P – средняя продолжительность рабочего дня, час. Умножив M на среднюю скорость городского пассажирского транспорта (включая «пешеходный»), можно приблизительно определить предельные размеры города. Определив значения этих констант для разных типов систем расселения, он обнаружил пространственно-временной изоморфизм территориальной организации общества.

С.А. Тархов

Контейнеризация – использование больших прямоугольных контейнеров стандартного размера для перевозки товаров; разновидность интермодальной транспортировки грузов. Товары загружаются в контейнеры на заводе или на складе и транспортируются в них в порт отгрузки, где грузятся непосредственно на борт судна без предварительной распаковки. В порту назначения они также могут быть разгружены и транспортированы конечному потребителю прямо в контейнерах. Таким образом, экономится время и средства на промежуточную перегрузку товаров. Контейнеры перевозятся морскими судами-контейнеровозами, в железнодорожных составах, на грузовых автомобилях, речными судами, на самолетах; обрабатываются в специальных интермодальных терминалах.

Контейнер изобретен в США в 1930 г.; первый стандартный контейнер [20-ти футовый; Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)] создан в 1956 г. Широкое применение контейнеров в интермодальных перевозках в 1950-60-х гг. вызвало технологическую революцию на транспорте, которую назвали логистической революцией, значительно упростившей перевозку большинства грузов. В 2006 г. в мире перевезено 452 млн. стандартных контейнеров TEU; в 2011 г. – 632 млн. TEU (25% из них приходятся на КНР). 40% мирового контейнерооборота приходится на 10 крупнейших компаний, которые базируются в портах Западной Европы, Сингапура, КНР, Японии, Республики Корея, Чили.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Контрурбанизация – сокращение населения и экономической деятельности в агломерациях и их переток во внеагломерационные, но примыкающие к агломерациям территории. Причины К. связаны с деконцентрацией населения в результате реструктуризации экономики, «уходом» промышленности из агломераций и созданием филиалов в сельской местности, развитием транспортной инфраструктуры и средств связи, изменением предпочтений населения (желанием жить «на природе»), более высоким качеством жизни в сельской местности и др.).

В соответствии с современными представлениями о стадиальном характере развития урбанизации К. (дезурбанизация) рассматривается как одна из стадий развития этого процесса, которая приходит на смену *субурбанизации.* К. характерна для развитых стран, где она происходила в 1970-80 гг. Вслед за этим население и экономическая деятельность стали возвращаться в центры старых городов. Эта новая стадия урбанизации, уже проявившаяся в городах США и Западной Европы, получила название реурбанизации. См. также ст. *Дезурбанизация*.

А.Г. Махрова

Конурбация – крупное территориально-урбанистическое образование (система) в виде группы сближенных населенных пунктов, объединенных интенсивными расселенческими, экономическими и социокультурными связями, опорный каркас которого составляет несколько городских агломераций и городских центров; «суперагломерация» полицентрического типа. Термин обозначает процесс и уровень развития агломераций не «от города», а «от района». Типичный пример – скопление городов в Рурском бассейне (Германия). В зарубежной научной литературе часто используется как синоним любой городской агломерации; в российской – имеет ограниченное применение.

Н.А. Слука

Конфедерация – термин, используемый для обозначения двух родственных форм политического образования: суверенного государства с чрезвычайно высокой степенью политической самостоятельности составляющих его частей (например, Сербия и Черногория в 2003-06 гг., Сенегамбия в 1982-89 гг.) и межгосударственного объединения суверенных государств, передавших часть своих полномочий новообразованным совместным органам наднациональной власти для достижения каких-либо общих целей – политических, экономических, культурных (например, ЕС). Лишь в первом случае К. обладает *государственным суверенитетом* и международной правосубъектностью.

К. присуща слабость консолидирующего центра, из-за чего они обычно существуют непродолжительный период, либо преобразуясь в централизованные государства (часто в *федерации*), либо распадаясь на несколько самостоятельных государств. Исключение составляет Швейцария (де-факто и де-юре федеративное государство; официальный статус К. закрепился в силу исторической традиции).

Ф.А. Попов

Конфессиональная география – см. ст. *География религий*.

Кочевничество (номадизм) – особая неоседлая форма существования группы населения, в которой хозяйство, быт и образ жизни неразрывно связаны. В широком смысле понятие К. относится ко всем под-

вижным хозяйственно-культурным типам: бродячим охотникам, собирателям и рыболовам, подсечно-огневым земледельцам, полукочевым и кочевым скотоводам. В узком смысле понятие К. относится к хозяйственно-культурным типам кочевых и полукочевых скотоводов (в том числе и оленеводов). Для К. характерны сезонные перемещения населения и скота в поисках пастбищ. Многие исследователи рассматривают К. с точки зрения адаптации человека к среде обитания, в результате чего формируется особая динамическая система «природа – человек». Скотоводство обеспечивало кочевников (номадов) мясными и молочными продуктами и шкурами для изготовления одежды и жилищ. По мнению этнографов, кочевников, для которых скотоводство было бы единственным видом хозяйственной деятельности, никогда не существовало. К. сыграло большую роль в развитии человечества, создав особые для подвижного образа жизни культурные нормы и ценности и перенося на большие расстояния культурные достижения оседлых народов. С другой стороны, К. тормозило развитие активной военно-завоевательных действий. В настоящее время К. сохраняется в мире в небольших масштабах.

М.С. Савоскул

Краеведение – изучение специфики развития небольших территорий (сельские и городские поселения и их окружение, район, область), включающее анализ локальных артефактов и ментифактов, взаимосвязей природной среды, демографической динамики, социального, культурного и экономического развития местного сообщества; аналог *страноведения* на локальном уровне. К. делится на отраслевое (историческое, этнографическое, топонимическое, искусствоведческое и др.) и комплексное географическое (изучает взаимосвязи природных и социально-экономических явлений, материальной и духовной культуры на небольшой территории). Основной метод К. – сбор и систематизация информации, натуральных образцов (геологических, почвенных, биологических), предметов материальной культуры и других данных о территории. Имеет большое значение для воспитания патриотизма и формирования *региональной идентичности*.

Н.Ю. Замятина

Креативный класс – социальная группа, чья профессиональная деятельность связана с творчеством (креативной деятельностью) и самостоятельным принятием решений (в отличие от рабочего и обслуживающего классов, выполняющих чужие инструкции). Понятие предложено Р. Флоридой в 2002 г., указавшим, что ценности К. к. в постиндустриальном обществе становятся определяющими для формирования образа жизни остального населения, благодаря чему К. к. может быть определен как господствующий в современную эпоху. При этом используется понятие «класса» по П. Бурдьё (более широкое, чем у К. Маркса, выде-

лявшего классы по отношению к собственности): речь идет о классе как социальной группе с определенной системой ценностей и образом жизни (класс, распространяющий свою систему ценностей другим, осуществляет тем самым символическую власть над остальным обществом, заставляя его подчиняться своим стандартам).

По Флориде к К. к. относятся деятели творческих профессий (ок. 30% работающего населения США в 1999 г.), включая так называемое «суперкреативное ядро» («люди, работающие в науке, технике, математике и программировании, образовании, искусстве, дизайне и развлечениях – все, кто занят собственно творческой деятельностью»), в широком смысле включая в К. к. также представителей бизнеса и финансового дела, юриспруденции, здравоохранения (врачи и технические специалисты), управленцев и руководителей, связанных с продажами. К ценностям К. к. относятся в т.ч. свобода творчества, возможность самостоятельно распоряжаться своим временем (работа по свободному графику), индивидуализм, отсутствие ограничений в отношении внешнего вида («дресс-кода»).

Н.Ю. Замятина

Круиз – путешествие на специализированном пассажирском (круизном) судне по океану, морю, озеру или реке с заходом в порты, где туристы осматривают достопримечательности, и откуда они совершают экскурсии во внутренние районы страны. Круизный маршрут, чаще всего, начинается и заканчивается в одном и том же порте, хотя бывают и однонаправленные линейные маршруты. Круизный транспорт – перевозка туристов круизными судами по определенным маршрутам, связывающим центры туризма, курорты. Круизное судно плывет по ночам; в дневное время пассажиры находятся на экскурсиях (на суше), команда судна пополняет запасы пресной воды и продовольствия. Средняя продолжительность К. – 6-14 дней [наиболее популярны К. на 6-8 дней; кругосветные К. до 110 дней (с посещением 35-45 портов)]. В 2007 г. по морям Мирового океана курсировало 192 круизных судна. Производство круизных судов сосредоточено на судоверфях Западной Европы (Финляндия, Дания, Италия, Франция, Германия).

С.А. Тархов

Культурная география – научная дисциплина, изучающая культуру в географическом пространстве, пространственную дифференциацию и разнообразие ее элементов, их выраженность в ландшафте и связь с географической средой, а также отображение географического пространства в самой культуре. В зарубежных странах составляет одну из четырех ведущих (наряду с экономической географией, социальной географией и политической географией) ветвей *общественной географии* («Human Geography»). В России не оформилась в полной мере в целост-

ную научную дисциплину и представляет собой совокупность научных направлений, близких друг другу по объекту исследования. Большое влияние на становление К. г. оказали работы классиков *антропогеографии* и французской школы *географии человека*. Основоположником К. г. принято считать К. Зауэра, создавшего в 1920-е гг. американскую школу *культурного ландшафта*. От антропогеографии К. г. унаследовала две важнейшие научные традиции: т.н. средовую (изучение культурно-географических различий в их связи с условиями природной среды) и традицию пространственного анализа культуры (изучение ее территориальной организации и структуры, отношений и связей между ее элементами). В последней четверти XX в. в мировой (прежде всего западной) К. г. большое распространение получил феноменологический подход; изменились ее исследовательские акценты; т.н. новая культурная география сфокусирована, в значительной степени, на изучении процессов восприятия и осмысления индивидуумами и социальными группами окружающего их географического пространства и среды их обитания. Важным объектом изучения К. г. (в большей степени в США, особенно в 1970-80 гг.) стали *вернакулярные районы*. В начале XXI в. один из ключевых «полюсов роста» мировой К. г. – исследования в области *региональной идентичности*. См. также ст. *География культуры*.

В.Н. Стрелецкий

Культурное и природное наследие – особо ценные объекты и явления окружающей среды и всего человечества, отражающие историю природы и общества, их естественное и культурное многообразие. Культурное наследие – объекты и явления материальной и духовной культуры народов, имеющие особую историческую, художественную, эстетическую и научную ценность. Памятники истории и культуры – особо ценные объекты материальной и духовной культуры народов в форме отдельных сооружений, их ансамблей и памятных мест, имеющие законодательно установленный режим особой охраны. Нематериальное культурное наследие – особо ценные явления духовной культуры народов в форме национальных языков, фольклора, искусства, научных знаний, бытовых навыков, обычаев и традиций этносов и иных социальных групп. Природное наследие – объекты и явления среды естественного происхождения, имеющие особую экологическую, оздоровительную, рекреационную, эстетическую и научную ценность, куда входят и *особо охраняемые природные территории*. Всемирное культурное и природное наследие («World Heritage») – памятники природы, истории и культуры, их ансамбли, а также достопримечательные места, имеющие выдающуюся универсальную ценность и внесенные в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО. В 1972 г. ЮНЕСКО приняла международную Конвенцию по охране Всемирного культурного и природного наследия; составляется список объектов такого наследия с подразделением на природные, куль-

турные и культурно-природные (смешанные). Россия в Списке ЮНЕСКО представлена 25 объектами Всемирного наследия (15 из них относятся к культурным, 10 – к природным): Московский Кремль и Красная площадь, Троице-Сергиева лавра, Белокаменные памятники Владимира и Суздаля, Погост Кижи, Цитадель Дербента, Озеро Байкал, Девственные леса Коми, Западный Кавказ, «Золотые горы Алтая», Вулканы Камчатки и др.

Е.И. Голубева

Культурный ландшафт – природно-культурный территориальный комплекс, освоенный человеческим сообществом. До конца 1980-х гг. в отечественной географии воспринимался как синоним антропогенного ландшафта; в современных работах рассматривается как один из важнейших объектов *культурной географии*.

Положение культурной географии на стыке географии и сферы гуманитарных наук накладывает опечаток на изучение К. л. С одной стороны, к нему применимы многие географические построения (иерархичность, полимасштабность и др.): наивысший уровень рассмотрения – цивилизация, культурный мир, низший – К. л. малого города, деревни. Еще Л.С. Берг помимо природы включал в компоненты ландшафта население и культуру человека. Важнейшие компоненты К. л. как природно-культурного комплекса – природная среда, хозяйство, селитьба, сообщество, язык и духовная культура. С другой стороны, воздействие гуманитарной сферы проявляется в повышенном внимании к взаимодействию человеческого сообщества с К. л. (понятия субъект ландшафта, внутренний ландшафт, семантика ландшафта и т.д.). В ряде случаев, когда нужно подчеркнуть этнический аспект исследуемого объекта или роль определенной национальной культуры в его формировании, используется термин «этнокультурный ландшафт».

Научный и общественный интерес к данной тематике возрос, после того, как ЮНЕСКО в 1999 г. ввело новую синтетическую категорию наследия К. л., объединяющую природные и культурные компоненты.

В.Н. Калуцков

Культурный регионализм – понятие, используемое в *культурной географии* и смежных с нею областях географии, регионоведения, культурологии, социальной и культурной антропологии; характеризует социокультурную сторону феномена регионализма. В культурной географии под К. р. понимается своеобразие, самобытность региональных сообществ людей, неразрывно связанное в т.ч. и с региональным разнообразием культурных ландшафтов. В регионализме как феномене культуры выделяют два пласта: 1) комбинация культурных характеристик (особенно артефактов и социофактов), которые придают той или иной территории, ее культурному ландшафту черты своеобразия, а то и уникальности, по сравнению с другими; 2) рефлексивный, относящийся исключи-

тельно к сфере общественного сознания и выражающийся в перцепции географического пространства, в представлениях людей о своеобразии и самобытности тех или иных местностей и территорий, а в первую очередь – о своей собственной идентичности. Стержневое понятие в интерпретации регионализма как феномена культуры – региональное самосознание людей, их *региональная идентичность*. Феномен К. р. прослеживается на разных уровнях пространственной иерархии (от локального до национального). Специфика культурных регионов заключается, прежде всего, в том, что их генезис носит спонтанный, естественно-исторический характер; они (большей частью) не создаются искусственно в силу тех или иных политических и других решений, но почти всегда формируются и развиваются по собственной, внутренней логике.

В.Н. Стрелецкий

Л

Лингвогеография (лингвистическая география) – научная дисциплина, возникшая на стыке географии и языкознания, изучающая географическое разнообразие языков и диалектов и отражающая его на географических картах. Главный исследовательский метод Л. – пространственно-структурный анализ лингвистических групп разного порядка (языковые семьи, языковые группы, языки, диалекты, наречия, говоры) и картографирование ареалов их распространения. В более узком смысле Л. иногда трактуется как дисциплина на стыке географии и диалектологии (лишь одного из разделов языкознания), исследующая территориальное распространение диалектов и диалектных явлений (фонетических, лексических и др.). Л. зародилась в последней четверти XX в. в Западной Европе после выявления во многих языках феномена несовпадения изоглосс разных языковых явлений в пределах распространения того или иного территориального диалекта. Оформилась в самостоятельное научное направление в процессе разработки лингвистических и диалектных карт и атласов. Важнейшими историческими вехами становления Л. как научной дисциплины считаются составление «Немецкого лингвистического атласа» Г. Венкера и Ф. Вреде (1888-1923) и «Лингвистического атласа Франции» Ж. Жильерона (1902-12; по материалам полевых исследований 1897-1901 гг.). В России исследования в области Л. ведутся с начала XX в.; их наиболее значимым научным результатом стало создание Диалектологического атласа русского языка (основные работы выполнены в 1945-65 гг.).

В.Н. Стрелецкий

Логистика – управление материальными, а также связанными с ними информационными, финансовыми потоками от точки зарождения до точки потребления и сопутствующим сервисом с целью оптимизации затрат ресурсов; а также наука об управлении этими потоками. Логистическая деятельность имеет интегрированный характер; основными ее направлениями являются: изучение рынка и прогнозирование спроса на продукцию, заготовка и закупка сырья, принятие решения о запасах, организация материальных потоков в производстве, организация распределения товаров исходя из потребностей конкретных потребителей,

включая транспортировку к месту назначения, поставку потребителю, постпродажное обслуживание.

Логистическая деятельность строится на основе системного подхода, рассматривающего логистическую систему как относительно устойчивую совокупность структурных (функциональных) подразделений компании, а также поставщиков, потребителей и посредников, взаимосвязанных материальными и финансовыми потоками и объединенных единым управлением для реализации стратегии организации бизнеса. Выделяется несколько иерархических уровней функционирования логистических систем: глобальный, национальный, отраслевой, уровень предприятия. Глобальные логистические системы формируют, например, ТНК. В социально-экономической географии изучаются логистические системы высоких уровней, в которых велика роль фактора пространства. Для логистических систем уровня отдельного предприятия фактор пространства несуществен, за исключением, например, леспромхозов, других заготовительных предприятий. Управление логистическими системами приобретает особое значение в связи с необходимостью координировать функционирования звеньев «цепочек добавленной стоимости».

Е.Н. Самбурова

Ложная урбанизация – стремительный рост численности городского населения в развивающихся странах в результате массового притока мигрантов из перенаселенной сельской местности. Прибывающее сельское население из-за недостаточного числа рабочих мест пополняет армию безработных, а недостаток жилья ведет к образованию неблагоустроенных жилых районов на периферии городов в виде т.н. фавел и трущоб, появлению поясов застойной бедности, безработицы и высокой преступности. Данный тип урбанизации иногда называют трущобной урбанизацией.

В отличие от истинной урбанизации, при Л. у. не происходит развития городских функций: несмотря на высокие темпы роста численности и доли городского населения само население является городским только по формальному статусу, оставаясь сельским по своему образу жизни. Л. у. возникла в развивающихся странах Латинской Америки и Юго-Восточной Азии в связи с демографическим взрывом. Ее некоторые признаки наблюдаются в РФ, обычно в виде рурализации городов.

А.Г. Махрова

Локальная волна – результат интерференции длинных волн (циклов) Н.Д. Кондратьева – Й. Шумпетера, одновременно распространяющихся в экономическом пространстве (по территории отдельно взятой страны). Интерференционная картина (результат интерференции) зависит от разности фаз интерференционных волн, их результирующей амплитуды, природных, исторических, социально-экономических и дру-

гих факторов. В работах Кондратьева, Шумперера и других экономистов, анализирующих «длинные волны» (или «большие циклы конъюнктуры»), в качестве объектов исследования рассматривалась экономика отдельных стран, взятых в целом, как далее неделимых элементов экономического пространства.

В 1988 г. автором статьи высказана гипотеза о существовании «локальных длинных волн» в развитии и трансформации экономики развитых стран в рамках их государственных границ (на примере обрабатывающей промышленности США). Было установлено, что каждая такая «локальная» или «пространственная волна» с результирующей амплитудой состоит из двух основных, генерализованных фаз. Первая фаза характеризуется неравномерностью размещения на региональном уровне и высокой степенью специализации отраслевой структуры промышленности в районах ускоренного развития. Вторая фаза отличается уменьшением неравномерности размещения и повышением степени диверсификации отраслевой структуры промышленности в новых индустриальных районах.

Значительно бóльшая инерционность, эластичность территориальной структуры обрабатывающей промышленности США по сравнению с общим объемом промышленного производства в стране и его отраслевой структурой обусловливает большую продолжительность «локальной длинной волны» в тренде размещения промышленности по сравнению с «длинными волнами» Кондратьева. Физический объем производства продукции обрабатывающей промышленностью в США с 1929 по 2006 г. в сопоставимых ценах 2000 г. вырос почти в 8 раз, в то время как межрайонное перераспределение произведенной промышленной продукции составило за этот период лишь около 36%, а между штатами 38%. Локальная длинная волна в территориальной структуре обрабатывающей промышленности США составляет около 100 лет, т.е. она примерно в 2 раза продолжительней «волны» Кондратьева. Наличие статистических данных позволяет выделить в региональной экономической истории страны «локальную длинную волну» 1889–1986 гг., причем первая ее фаза («индустриальный этап») в США завершилась приблизительно в 1960-е годы, а вторая фаза («позднеиндустриальный» или «высокоиндустриальный» этап) передала эстафету постиндустриальной эпохе в середине 1980-х годов.

Основные причины возникновения «локальных длинных волн» заключаются в следующем. Инновационные процессы, научно-технический прогресс, социальное развитие общества, выравнивая одни условия размещения в пределах страны (т.е. по существу «уничтожая» их, т.к. повсеместные условия размещения, или *убиквитеты*, практически не влияют на процесс принятия решений о размещении производства), создают другие, территориально дифференцированные условия, вновь вызывая необходимость крупномасштабного регионального перелива

капитала. При этом зрелость отраслевой структуры обрабатывающей промышленности региона (т.е. такое ее состояние, при котором межотраслевые перемещения капитала не дают ожидаемой прибыли или не повышают уровень социально-экономического развития) с каждой новой циклической волной будет наступать в более сжатые сроки. Скорость инновационных процессов в постиндустриальную эпоху в экономически развитых странах резко усиливается, уменьшается гетерохронность циклов жизни продукта. Можно предположить, что продолжительность «локальных длинных волн» в трендах территориальной структуры промышленности развитых стран, обладающих большой территорией, будет сокращаться. При этом будет затухать амплитуда межрайонного перераспределения промышленности.

Основные экономические и технико-экономические характеристики «длинных волн» Кондратьева или «больших циклов конъюнктуры» (в т.ч. и их временные рамки) на уровне всего мирового хозяйства выступают как атрибутивные (т.е. обязательно присущие) в результате проявления «закона больших чисел» П.Л. Чебышева. На уровне отдельных стран их атрибутивность выражается не столь очевидно, а в пределах стран (на уровне отдельных их частей) уже как локально выраженная вероятность. Последняя существенным образом зависит от асинхронности проявления циклов; в пределах территории большой по площади страны (с разнообразными природными, социально-экономическим, историко-культурными условиями) даже все, вместе взятые, глобализационные, интеграционные, информационные тренды не приводят к образованию «гомогенного» социально-экономического пространства. «Длинные волны» Кондратьева не «накрывают» все части территории таких стран одновременно и не сменяются затем последовательно, одна за другой (тем более, в США, сконцентрировавших ок. 1/4 мировой экономики). На протяжении всего XX в. отмечается своеобразная интерференция разных «длинных волн» Кондратьева (во всяком случае, 3-й, 4-ой и 5-ой) в экономическом пространстве США, совпадение которых по фазам привело к началу «локальной длинной волны» на рубеже XIX-XX вв. и ее завершению к середине 1980-х годов.

А.П. Горкин

Локационная задача (в теории и практике размещения промышленности) – выбор физическим или юридическим лицом точки на территории для размещения нового предприятия, а также изменение масштабов деятельности существующего предприятия, его перепрофилирование или закрытие. Включает последовательные стадии, когда учитываются разные факторы на разных иерархических уровнях: страна – регион – единица АТД – местность – населенный пункт – площадка. Последовательность учитываемых факторов (часто взаимосвязанных) общей модели решения локационной задачи следующая: геополитические –

макроэкономические – микроэкономические и социально-экономические – планировочные – экологические и инженерно-геологические факторы. Решение по существу любой локационной задачи основано на *принципах* и *предпосылках размещения производства*, учете конкретных *факторов* и *условий размещения.* Решение предполагает сравнение нескольких вариантов размещения и выбор оптимального.

А.П. Горкин

Лоукостер (бюджетные авиакомпании) – тип авиакомпаний, отличающихся низкими удельными издержками по перевозке пассажиров и, как следствие, предлагающих более низкие тарифы на перевозку в сравнении с традиционными перевозчиками. Возникли в 1980-е гг. в США и распространялись по миру одновременно с дерегуляцией (разгосударствлением) гражданской авиации. Бюджетные авиаперевозчики, как правило, оперируют флотом унифицированных воздушных судов в одноклассной компоновке (B-737 и A-320). Ряд услуг (оформление багажа, питание на борту) предоставляется за отдельную плату.

А.А. Семенов

М

Магистрали транспортные – главные межрайонные и межстрановые транспортные пути и линии, обладающие высокой пропускной способностью, по которым проходят крупные транспортные потоки (грузо- или пассажиропотоки). Различаются по нагрузке (размеру и интенсивности транспортного потока), функциям (моно- и полифункциональные), иерархии (главные, региональные, локальные), принадлежности к определенному виду транспорта (железнодорожные автомагистрали). См. также ст. *Полимагистраль*.

С.А. Тархов

Маглев – транспорт на магнитном подвешивании (отталкивании) или левитирующий транспорт. Поезд в процессе движения не касается поверхности рельса и удерживается над полотном дороги за счет магнитного отталкивания; движение поезда происходит за счет тяговой силы, возникающей в результате отталкивания магнитов, установленных в днище поезда и на путевом полотне; между поездом и поверхностью полотна существует зазор, исключающий трение; единственной тормозящей силой является аэродинамическое сопротивление. Для левитирующего транспорта строят эстакады, на которых создают специальную путевую структуру со станциями и ограждениями. Первые экспериментальные линии М. были запущены в Германии (Transrapid 05-06; 1979-2006 гг.; максимальная скорость поездов 400 км/ч.). На основе системы Transrapid в 2004 г. открыта первая коммерческая высокоскоростная линия М. в Шанхае (длина 32 км; скорость до 450 км/ч.; св. 110 рейсов ежедневно; за 2004-10 гг. перевезено 27 млн. чел.). Планируется сооружение первой междугородней линии М. в Японии (маршрут Токио – Осака). Недостатки М.: дороговизна сооружения, шум, электромагнитное поле.

С.А. Тархов

Мальтузианство и неомальтузианство – совокупность концепций, в которых неограничиваемый рост численности населения рассматривается как главная причина социальных бедствий. Впервые такая концепция была сформулирована в труде английского экономиста и священника Т. Мальтуса. Основываясь на теории убывающего плодородия почвы, Мальтус сформулировал свой закон народонаселения, кото-

рый «состоит в постоянном стремлении, свойственном всем живым существам, размножаться быстрее, чем это допускается находящимся в их распоряжении количеством пищи» (1798). Широкую известность получила другая формулировка мальтусовского закона народонаселения, в соответствии с которым население растет в геометрической прогрессии, а средства существования увеличиваются в арифметической прогрессии. Бороться с таким положением дел можно, практикуя ответственное отношение к деторождению и поздние браки.

Термин «неомальтузианство» применяется к самым разным направлениям в науке и практической деятельности, общим для которых является признание примата демографического фактора развития общества. Еще при жизни Мальтуса возникли организации, пропагандировавшие контрацепцию как основной метод решения социальных проблем; в период *демографического взрыва* в развивающихся странах внимание к вопросам планирования семьи резко возросло. Во второй половине XX в. возникло неомальтузианское направление в исторической науке, рассматривающее колебания численности населения как первопричину социально-экономических и политических изменений конфликтов: голода, войн, революций. Было сформулировано понятие «мальтузианской ловушки» – ситуации, когда при экономическом росте в стране ее перенаселенность не позволяет поднять доходы большинства выше прожиточного минимума. С разработкой теории демографического перехода последователи Мальтуса стали основное внимание обращать на экологические последствия роста населения, особенно в развивающихся странах. Появление и осмысление второго демографического перехода, когда мальтусовский «инстинкт размножения» сводится к минимуму, сократил популярность теории Мальтуса, которая, тем не менее, остается, первой научной теорией народонаселения.

Маркетинг. 1) Особая форма *предпосылок размещения производства*: а) система управления, обеспечивающая ориентацию производства на требования рынка; б) система изучения рынка; в) средство организации рынка, создания необходимого спроса на производимую продукцию. 2) В широком смысле слова – продвижение на рынок (т.е. потребителю) любого результата человеческой деятельности, как в форме товаров, так и услуг, и даже в виде определенной территории (туризм, постоянное место жительства, предпринимательская деятельность, художественное творчество, спорт и др.).

А.П. Горкин

Материалопроизводящий комплекс (МПК) – комплекс отраслей и производств по выпуску конструкционных материалов. Включает в свой состав черную и цветную металлургию, текстильную, деревообрабатывающую, целлюлозно-бумажную, стекольно-керамическую промышленность, промышленность стройматериалов (производство цемента, песка, глины и т.п.), значительную часть кожевенно-обувной

(производство кожевенного сырья), химической индустрии (производство полимеров и продуктов на их основе – различных покрытий, ламинатов, красителей и т.п.). Производимые отраслями МПК продукты часто являются взаимозаменяемыми и конкурирующими между собой на рынке. Доля МПК в условно чистой продукции обрабатывающей промышленности – 30-33% (2012).

В.М. Сокольский

Машиностроительный комплекс (МСК) – совокупность отраслей и производств, выпускающих машины, оборудование и приборы, потребительскую и военную технику, а также ручной инструмент, металлоизделия и т.п. Отличается очень сложной структурой, исключительно разнообразным и быстро обновляемым ассортиментом продукции. Включает собственно машиностроение, подразделяемое на множество отраслей, подотраслей и производств (ок. 100), а также металлообработку (производство металлоконструкций, метизов и заготовок).

Согласно Международной стандартной отраслевой классификации ООН от 2009 г. (версия МСОК 4; ISIC v4), в составе машиностроительного комплекса выделяются: 1) общее машиностроение (производство насосно-компрессорного и подъемно-погрузочного оборудования, кранов и клапанов, печей, горелок, подшипников и других компонентов приводов и передач и т.п.); 2) станкостроение и производство оборудования для отдельных отраслей (металлургии, горнодобывающей, пищевой, легкой промышленности, для строительства, сельского хозяйства, лесопромышленной отрасли); 3) электронная промышленность и точное приборостроение; 4) электротехническая промышленность; 5) автомобилестроение и другие отрасли транспортного машиностроения; 6) металлообработка (производство металлоконструкций и металлоизделий» включая производство оружия и боеприпасов).

В РФ действует Общероссийский классификатор видов экономической деятельности (ОКВЭД), введенный в 2007 г., со схожим составом МСК. Вместе с тем в России нередко применяются и старые классификации, унаследованные со времен СССР. Так, в составе машиностроения выделяют три группы отраслей – трудоемкое, металлоемкое и наукоемкое машиностроение. В свою очередь, эти группы делятся на отраслевые подгруппы: 1) тяжелое машиностроение; 2) общее машиностроение; 3) среднее машиностроение; 4) точное машиностроение; 5) производство металлоизделий и заготовок; 6) ремонт машин и оборудования.

МСК – крупнейший из всех межотраслевых промышленных комплексов. В экономически развитых странах на продукцию МСК приходится 35-40% стоимости производства и 25-35% занятых в промышленности; в развивающихся странах эти показатели значительно ниже. Отрасли МСК развиваются ускоренными темпами, а их число непрерывно растет, прежде всего, за счет отраслей, связанных с выпуском средств автома-

тизации, электроники, телекоммуникационного оборудования, оборудования для атомной энергетики, реактивной авиации, бытовых машин. МСК – главный носитель научно-технического прогресса, основа развития и материально-технического перевооружения. Уровень развития МСК наиболее точно отражает общий уровень экономического и инновационного развития страны и состояние ее обороноспособности. МСК включает в себя 4 из 5 высокотехнологичных отраслей, выделяемых ООН: производство компьютеров и офисной техники, производство телекоммуникационного оборудования, точное приборостроение, а также авиаракетно-космическая промышленность. Предприятия отрасли тесно связаны между собой, а также с предприятиями других отраслей хозяйства (черной и цветной металлургией, химической промышленностью).

В.М. Сокольский

Маятниковые миграции – регулярные (ежедневные, еженедельные) перемещения населения из населенного пункта проживания в населенный пункт работы или учебы и обратно. М. м. возникают из-за несоответствия между размещением мест приложения труда (учебы) и мест жительства.

М. м. – массовое явление в современном мире; превышают масштабы постоянных миграций населения. М. м. существенным образом влияют на структуру трудовых ресурсов центра притяжения маятниковых мигрантов; повышают возможность занятости и вариантов обучения для жителей населенных пунктов – доноров маятниковый мигрантов. М. м. характерны для агломераций (центрами которых являются крупные и крупнейшие города) и для высокоурбанизированных территорий, с высокой плотностью населения, развитой дорожной сетью и транспортной инфраструктурой. Основными факторами, лимитирующими развитие М. м., являются временные и материальные затраты для достижения места работы (учебы), в которых важную роль играет *автомобилизация* населения [в странах Западной Европы расстояние между местом жительства и работы могут достигать 70-150 км (1-1,5 часа пути в одну сторону); в Москве – 300 км (до 3-х часов пути в одну сторону)]. Границы влияния агломерации могут выделять по границе наиболее интенсивных М. м.

М. м. классифицируют 1) по причинам миграций: трудовые и учебные (первые явление более масштабное); 2) по направлениям поездок: внутригосударственные и межгосударственные; 3) по режиму поездок: ежедневные и еженедельные. В западной географии в развитии М. м. выделяют два этапа. Первый этап характеризуется процессом развития агломераций, когда М. м. отражают трудовые связи между центром агломерации городом и пригородами. На втором этапе активизация М. м. связана с процессом *субурбанизации*, когда происходит массовый переезд трудоспособного населения в пригороды, с сохранением рабочих мест в городе.

Основная сложность в изучении М. м. вызвана отсутствием регулярной статистической информации. Для оценки масштабов и направлений М. м. используют выборочные опросные методы, оценку интенсивности транспортных потоков и метод баланса трудовых ресурсов, но каждый из этих методов обладает рядом недостатков и не позволяет судить о реальных масштабах изучаемого явления. В России основными территориями, где наблюдаются активные М. м., являются крупнейшие агломерации: Московская, Санкт-Петербургская. Активное развитие М. м. в этих агломерациях в последние 20 лет вызвано не массовой субурбанизацией, а массовой безработицей в близлежащих малых и средних городах; разницей в уровне заработной платы в местах выхода маятниковых мигрантов (например, маятниковые мигранты Москвы – жители Московской и соседних областей, приезжающие в Москву на работу и учебу; из Московской области в Москву ежедневно прибывает до 1 млн. маятниковых мигрантов).

М.С. Савоскул

Мегалополис – сверхкрупная форма расселения, образующаяся путем срастания периферийных зон нескольких городских центров преимущественно вдоль транспортных коридоров. Термин происходит от названия древнегреческого города Мегалополь, возникшего от слияния более 35 поселений; впервые использован географом Ж. Готтманом в 1950-х гг. применительно к полосе городской застройки, тянущейся вдоль Атлантического побережья США от Бостона до Вашингтона. Замыкает линейку иерархии территориально-урбанистических образований, размерность и ранг которых определяется на базе демографического критерия, людности; без учета социально-экономической «начинки» и функциональной нагрузки.

По сравнению с прочими формами расселения, М. выделяется размером территории, демографическим потенциалом (по Готтману, св. 25 млн. чел.), морфологическим строением (ареально-линейное образование), спецификой модели распределения всех социально-экономических и плотностных показателей («волнообразный» – по главной оси и «поясной» – в поперечном разрезе). Большинством исследователей признается, что по характеру и интенсивности хозяйственных связей М. не представляет собой систему с глубокой внутренней интеграцией, а распадается на отдельные, более тесно взаимодействующие друг с другом структурные блоки; уступает эффекту агломерирования на базе одного-двух городских центров и в силу этого относится к т.н. неполной форме целостности.

В начале 1980-х гг. Афинский центр экистики выделял 66 М. (43 сложившихся и 23 формирующихся), с общим населением 1,4 млрд. человек. Предполагалось, что к 2000 г. их количество составит более 160 и в них будет сосредоточено до половины всего населения мира. Однако к настоящему времени признается существование в мире толь-

ко 6 сформировавшихся (три в США, два в Европе и один в Японии) и 9 формирующихся мегалополисов.

Н.А. Слука

Мегаполис – крупная форма городского расселения, город с численностью населения свыше 1 млн. жителей, «город-миллионер». Термин «М.» задействован в иерархическом ряду городских образований (занимает промежуточное положение между терминами «крупный город» и «мегалополис»); размерность и ранг определяется на базе людности без учета социально-экономических особенностей. В некоторых случаях может использоваться как аналог термина «мегасити» (введен в практику специалистами ООН в 1970-е гг.; обозначает крупный город людностью св. 8-10 млн. жителей). Особенно часто используется в журналистике; в научной литературе до последнего времени не имел широкого применения.

Н.А. Слука

Мегарегион – особо крупная территориальная форма современной урбанизации; группа соседствующих и взаимодействующих агломераций вместе с разделяющими их сельскими территориями. Численность населения М. составляет несколько миллионов жителей, радиус – несколько сотен километров, размер годового ВВП не менее 100 млрд. долл. Его отличает резко повышенная плотность транспортной инфраструктуры, активные трудовые поездки между входящими городами, интенсивное взаимодействие расположенных в них хозяйственных объектов и общая взаимозависимость социально-экономического развития частей друг от друга. М., как и агломерации, являются продуктом стихийного (объективного) развития процессов урбанизации; не имеют единого административного статуса. Термин «М.» был введен в американской урбанистике в 2000-х гг. Согласно Р. Флориде, в мире уже сложились 40 мегарегионов, в которых производятся около 2/3 суммарного ВВП стран мира (при доле в населении мира лишь 18%).

Л.В. Смирнягин

Медицинский межсекторальный комплекс (ММК) – интегрированная система различных видов деятельности, назначение которой – сохранение и улучшение здоровья людей, борьба с наиболее тяжелыми заболеваниями, угрожающими как отдельному человеку, так и всему человечеству (рак, СПИД, сердечнососудистые заболевания, туберкулез и др.), повышение качества жизни и ее продолжительности.

Комплекс включает в себя результаты деятельности всех трех секторов экономики: первичного, вторичного и третичного. Первичный сектор – ресурсы природной среды: лекарственные растения и другие ресурсы биоты, солнечная энергия, климатические и водные ресурсы, ископаемые и др. Используются как сырье для отраслей вторичного сектора или в своем «первозданном виде» – в секторе услуг. Вторичный сектор – продукция отраслей обрабатывающей промышленности: а) химическая

(фармацевтика, средства санитарии и гигиены); б) электронная (медицинские приборы); в) текстильная и швейная (одежда для медицинских целей, перевязочные средства и проч.); г) мебельная (специальная мебель для медицинских целей); д) транспортное машиностроение (автомобильный и воздушный транспорт для медицинских целей); е) прочие отрасли (медицинские инструменты, оптика, инвалидные коляски и другое оборудование). В состав отраслей вторичного сектора можно включить и строительство зданий и сооружений для целей здравоохранения. Третичный сектор (или сектор услуг) – оказание непосредственно медицинских услуг населению: больницы, госпитали, медицинские центры, амбулатории, клиники, родильные дома, хосписы, фельдшерские пункты, медицинский *аутсорсинг*, санатории, исследовательские центры, лаборатории, медицинские вузы и факультеты и др. Сюда же входят системы управления и организации самого процесса здравоохранения, услуги медицинского транспорта, санитарное просвещение, информация, реклама и др.

В развитых и во многих развивающихся странах мира ММК – важнейший межсекторальный комплекс экономики.

А.П. Горкин

Международное разделение труда (МРТ) – вид *географического разделения труда*; специализация отдельных стран на производстве товаров и услуг, позволяющая увеличить располагаемый страной совокупный объем выпускаемой продукции без использования дополнительных факторов производства. Такой эффект обусловлен природной и социальной неоднородностью географического пространства и достигается трансграничным обменом «специализированными» товарами и услугами.

Трансграничность обмена продукцией отличает МРТ от обмена внутри государственных границ. Если государство не регламентирует движение товаров и услуг в пределах национальной территории, то установление порядка пересечения границ между странами – суверенное право государственной власти, что имеет важные практические последствия для международных экономических взаимодействий. МРТ ведет к формированию трансграничных экономических районов, кластеров и международных рынков. В настоящее время оно отличаются большой глубиной и включает широчайшую номенклатуру взаимообмена.

МРТ прошло длинный и сложный путь в своем развитии, прежде чем приобрело современные черты. В 2010 г. в международный обмен было вовлечено 30% производимых в мире товаров и услуг, причем отношение стоимости экспорта услуг к добавленной стоимости в сервисной сфере мира составило около 8%, а объема товарного экспорта к добавленной стоимости в материальном производстве – 86%. Большинство услуг потребляется на месте их производства и не участвуют в МРТ. В то же время доля сервисного компонента в стоимости конечной продукции материального производства постоянно возрастает, и тем самым

услуги опосредовано включаются в международный обмен. Крупные высокоразвитые страны имеют несколько направлений международной специализации; небольшие – специализируются на узком круге товаров и услуг, пытаясь закрепиться на рынках за счет их высокого качества. Наиболее распространенные показатели степени включенности страны в МРТ – экспортная квота (отношение стоимости экспорта к ВВП); суммарная доля продукции специализированных отраслей в экспорте страны.

А.С. Фетисов

Международные миграции – см. ст. *Внешние миграции*.

Межконтинентальные миграции – перемещение жителей одного континента на другой с целью длительного проживания. Причины М. м. связаны с неравномерным экономическим, социальным и политическим развитием разных континентов. Причины М. м. – экономические и политические. Современное население США, Канады, Австралии, Новой Зеландии, Аргентины сформировалось в результате М. м. Историю М. м. можно разделить на несколько периодов. Первый период массовых М. м. относятся ко времени наступившему после Великих географических открытий; М. м. в этот период носили колонизаторский характер. Происходило освоение европейцами Америки, Азии и Африки, что сопровождалось в том числе истреблением и вытеснением коренного населения этих континентов. Помимо европейского направления, в XVI-XVIII вв. существенная часть Америки заселялась рабами: работорговля в этот период представляла один из самых масштабных потоков М. м. Второй период начинается в XIX в., рост масштабов М. м. был вызван сменой экономических формаций в мире и неравномерным распределением населения по континентам. В Европе наблюдалось относительное перенаселение, а в США, Канаде и других странах наблюдался дефицит трудовых ресурсов. В этот период основными центрами притяжения межконтинентальных мигрантов стали США, Канада; также М. м. были направлены в Австралию, Новую Зеландию, страны Южной Америки (Аргентину, Бразилию), в Южную Африку. Странами-донорами М. м. до 1890-х гг. были развитые в промышленном отношении западно-европейские страны: Великобритания, Нидерланды, Германия и т. д. С конца XIX в. в структуре потоков М. м. стали преобладать жители Южной и Восточной Европы (Италии, Польши, Венгрии, России; страны, в которых в этот момент происходил аграрный кризис).

В 1900-14 гг. из Европы выехало около 20 млн. человек, почти 3/5 из них осело в США. После Первой мировой войны М. м. сократились, из-за ограничений на въезд со стороны стран принимающих межконтинентальных мигрантов. Новой формой М. м. стала *«утечка мозгов»* 1930-х гг., когда в США выезжали ученые и высококвалифицированные специалисты из Германии. Новый этап М. м. приходится на период после Второй мировой войны, когда в М. м. принимают участие репатрианты. Качественно иной характер М. м. приобретают в 1960-х гг., когда

увеличивается поток низкоквалифицированных трудовых мигрантов в страны промышленного роста (ФРГ, Францию, Великобританию, Нидерланды, Бельгию, Швейцарию, США). В конце 1970-х гг. были введены ограничения на въезд низкоквалифицированных мигрантов в эти страны. Следующий этап М. м. связан с распадом социалистического блока стран и прежде все с распадом СССР.

В настоящее время М. м. обусловлены экономическими (трудовые мигранты) и политическими (беженцы из мест конфликтов) причинами. По направлениям М. м. в настоящее время ведущее место занимают потоки из стран менее экономически развитых в более развитые. М. м. вызывают трансформацию демографических, экономических и социальных структур стран въезда межконтинентальных мигрантов, создают новые социальные нормы и правила, усиливают культурный релятивизм. По итогам М. м. состав населения разных континентов становится более пестрым в этнокультурном и расовом отношении, особенно это касается населения Северной Америки, Южной Америки, Европы, Южной Африки.

М.С. Савоскул

Межотраслевые комплексы (МОК) – группы отраслей с устойчивыми межотраслевыми связями (связанных в блоки), выполняющие общую народнохозяйственную функцию. К числу наиболее крупных МОК относятся: материалопроизводящий комплекс, его отдельные компоненты (металлургический, химико-лесной комплексы), а также машиностроительный, транспортный, рекреационный и др.

В.М. Сокольский

Межсекторальные комплексы (МСК) – интегрированные системы различных видов деятельности, формально (статистически) относящихся к разным секторам экономики страны (первичному, вторичному, третичному), но объединенных целевой функцией в экономике и обществе и характером взаимодействия слагающих элементов (рис. 3). МСК объединяют природный, экономический, институциональный, социальный аспекты человеческой деятельности, интегрируя экономический вектор производства с социальным вектором потребления товаров и услуг. Являются объектом исследования как экономической, так и социальной географии.

МСК как системы образуются с разной степенью интегрированности как в развитых, так и в развивающихся странах. Можно с определенным основанием относить к числу межсекторальных *топливно-энергетический комплекс* и мощный автомобильно-дорожно-сервисный комплекс (например, в США); в последние годы формируется биотехнологический комплекс. МСК (в отличие от *межотраслевых комплексов*) – не взаимодополняющие, а пересекающиеся множества: одно и то же предприятие или учреждение (например, военный госпиталь) может рассматриваться как элемент разных систем. См. также

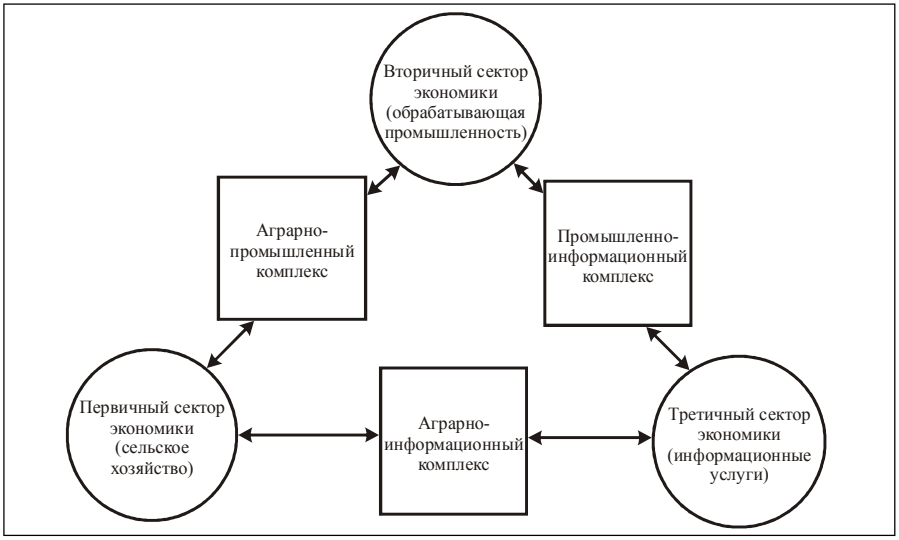


Рис. 3. Формирование межсекторальных комплексов в экономике США.

ст. *Агропромышленная интеграция*, *Биотехнологический комплекс*, *Военно-промышленный комплекс*, *Медицинский межсекторальный комплекс*, *Промышленно-информационный комплекс*.

А.П. Горкин

Ментальная карта. 1) Изображение, отражающее представление какого-либо респондента или группы респондентов о пространственной структуре некоторой территории (например, М. к. города) или взаимном расположении каких-либо объектов в пространстве. М. к. может быть построена самим респондентом (наиболее широко известное исследование, в котором применялся данный метод, легло в основу книги К. Линча «Образ города»), а также исследователем – по результатам социологического опроса или обобщения карт, построенных респондентами. В случае составления карты исследователем на ней может быть отражена степень известности (частота упоминания) отдельных объектов (например, размером значка). 2) Схематическое изображение, отражающее взаимосвязи между отдельными понятиями, не имеющими пространственной привязки. Применяется при когнитивном моделировании ситуаций в экономике, политологии, в маркетинге и др. 3) Визуальное представление о территории, возникающее у человека при мысли о данной территории (перед его «мысленным взором»). Это широко распространенная, но не совсем корректная трактовка понятия «М. к.»; в данном значении более правильно использовать понятие «визуальный *образ территории*».

Н.Ю. Замятина

Место – компактная часть территории любого иерархического уровня, обладающая атрибутивными качественными и количественными характеристиками; фундаментальное понятие географии (наряду с понятиями «расстояние», «граница», «*район*»). Зачастую ошибочно сводится к местоположению, т.е. к метрическому и топологическому соотнесению с местоположением других мест. «Местоположение» является базой фундаментального понятия «географическое положение» (или «*экономико-географическое положение*»). В социально-экономической географии в последние годы всё большее значение придается характеристикам самого места как такового (например, благоустроенность, культурный потенциал жителей, уровень преступности, экологическая ситуация и т.п.). Такие характеристики считаются внутренними качествами места и противопоставляются местоположению как характеристике внешней.

Л.В. Смирнягин

Метагеография – научное направление, изучающее методологические проблемы географии (прежде всего – проблемы ее теоретизации). Возникло в 1968 г. благодаря статье В.М. Гохмана, Б.Л. Гуревича и Ю.Г. Саушкина на пике количественной и теоретической революций в географии в условиях отставания исследований методологических проблем географии советской философией науки, испытывавшей идеологическое давление. Во многом решала задачу защиты этих исследований от критики с идеологических позиций, преследуя главную цель – сформулировать программу теоретизации и математизации географии и разработать концептуальный инструментарий для ее осуществления. Близка к *теоретической географии*, но несводима к ней ввиду отсутствия собственных эмпирических исследований. Программа создания М. стала важным вкладом отечественных географов в теоретизацию географии, обозначила уровень отечественных исследований в этой области как не уступающий лучшим мировым достижениям. В последующие годы М. не испытала существенного развития по причине ухода из жизни создателей; угасания порыва к теоретизации географии в смысле резкого усиления роли дедуктивного метода; перехода процессов математизации в рутинное и во многом прикладное русло, а также развития методологии географии в рамках философии науки, переставшей испытывать с конца 1980-х гг. идеологический гнет. М. остается плодотворной исследовательской программой, которая может быть возобновлена в благоприятных условиях. Метакартография как наука о принципах создания картографических изображений (Т. Хегерстранд, В. Бунге, А.Ф. Асланикашвили) в равной степени принадлежит М., теоретической географии и методологии географии.

В.А. Шупер

Метрополия – территория суверенного государства за вычетом *зависимых территорий*. В бытовой лексике обычно используется как элемент негативно окрашенной дихотомии «метрополия-колония» для

обозначения государства, незаконно захватившего и/или незаконно эксплуатирующего зависимые территории.

Ф.А. Попов

Мигрант – лицо, участвующее в миграции; пересекающее государственные и административные границы с целью постоянной или временной смены места жительства. Международные (внешние) М. – иностранные граждане, прибывшие из другой страны; внутренние М. – жители страны, пересекающие административно-территориальные границы внутри страны, с целью временной или постоянной смены места жительства. Под М. также понимают лиц, родившихся за пределами региона или иностранных граждан, родившихся за пределами страны, но в настоящее время проживающими на их территории, вне зависимости от продолжительности проживания (т.н. накопленные М.). Мигранты могут быть добровольные и вынужденные Вынужденных М. разделяют на беженцев, ищущих убежище; иностранных граждан покинувших свою страну вследствие угрозы для жизни; вынужденных мигрантов или внутренних перемещенных лиц, переехавших внутри страны вследствие угроз их жизни. По данным Международной Организации по Миграции (МОМ) в 2008 г. каждый 33 житель Земли проживал за пределами страны рождения. В зависимости от законодательных норм относительно процедур регистрации и осуществления учета мигрантов, а также из-за разного подхода к определению международных М. в разных странах, текущий статистический учет населения учитывает различное количество мигрантов, что существенным образом затрудняет сравнения количества М. в разных странах. ООН более 30 лет работает в направлении унификации определений разных стран в отношении международных М. См. также ст. *Беженцы*, *Гастарбайтеры*, *Миграция трудовая*, *Репатриант*.

М.С. Савоскул

Миграционная политика – система юридических концептуально единых способов и мер целенаправленного воздействия государства, международных и общественных организаций на миграцию населения. М. п. может быть направлена, как на внешнюю по отношению к стране миграцию, так и на регулирование потоков внутренних мигрантов. В современном мире большая часть мер М. п. направлена на внешнюю миграцию. Меры воздействия на внутреннюю миграцию характерны для стран с неравномерным заселением и высокими контрастами в плотности населения и экономическом развитии разных регионов (например, программа добровольного переселения соотечественников в Россию одной из целей декларирует привлечение населения в восточные районы РФ, характеризующиеся постоянным отрицательным сальдо миграции). Каждая страна может самостоятельно определять направления и приоритеты М. п. Правовые формы регулирования миграции между странами рассматриваются в многосторонних международ-

ных договорах. Помимо этого деятельность ряда международных организаций также направлена на регулирование миграции и последствий миграции. К таким организациям можно отнести Международную организацию по миграциям (МОМ), Международную организацию труда (МОТ), Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и т.д. В документах ЮНЕСКО также существуют положения, направленные на улучшение образования трудящихся-мигрантов и членов их семей.

М. п. проводится в соответствии с теми принципами, которые составляют фундаментальные основы государства (Конституция, международные правовые акты и т.д.). М. п. состоит из трех частей – концепция, задачи, механизмы реализации. Концепция – система взглядов, определяющих границы правового, этического и идеологического пространства, в рамках которого могут формироваться программные документы по миграции населения. В соответствии с концепцией и целями М. п., определяются ее задачи, которые могут быть различными для разных видов миграции и могут меняться в зависимости от складывающейся миграционной ситуации. Механизмы реализации могут быть стимулирующими или сдерживающими миграционную активность; могут оказывать воздействие на человека непосредственно (это относится в первую очередь к запретительным мерам) и могут быть направлены на создание таких условий, которые будут способствовать добровольному принятию людьми решений, соответствующих интересам государства. Большинство развитых стран Западной Европы, США, Япония разными способами регулируют приток внешних мигрантов; при этом бóльшая часть развивающихся стран из-за высокой безработицы и сложной социальной ситуации поощряют или не ограничивают выезд мигрантов из своих стран.

Россия обладает огромным опытом М. п. в XVII-XX вв. До 1917 г. были осуществлены поэтапные переселения крестьян. В довоенные годы СССР выработаны принципы привлечения и закрепления населения в восточных и северных районах страны. М. п. СССР была направлена на ограничение выезда из страны миграций и на регулирование различными способами внутренних миграций. В СССР при разработке М. п. учитывались размеры территории страны, исторические условия развития, этническая структура населения различных регионов, особенности расположения природных ресурсов, с одной стороны, и размещения трудовых ресурсов – с другой. М. п. направлялась на закрепление населения трудоспособного возраста в сельской местности Нечерноземья, на ограничение роста крупных городов, активизацию подвижности титульного населения республик Средней Азии, на повышение приживаемости новоселов в районах нового освоения. Постсоветская Россия столкнулась с рядом новых миграционных проблем: «утечка мозгов», масштабные вынужденные миграции в 1990-е гг., нелегальная и массовая внешняя трудовая миграция в 2000-е гг. В начале XXI в. основными факторами миграции выступают рыночные механизмы и геополитическая и экономическая ситуация

в странах СНГ. Бóльшая часть экспертов полагает, что Россия пока не выработала общегосударственную концепцию М. п., а решает, в первую очередь, текущие задачи.

М.С. Савоскул

Миграция вынужденная – термин, обозначающий переезд населения, причинами которого являются угрозы в отношении жизни, здоровья и/или имущества мигрантов и/или их родственников. Угрозы могут возникать вследствие экологических, природных, техногенных катастроф, в результате социальных конфликтов и войн. М. в. касаются различных категорий мигрантов – *беженцев*, *перемещенных лиц*, экологических мигрантов и т.д. В России статус вынужденного переселенца предоставляется на пять лет на основе Закона РФ «О вынужденных переселенцах» (1993). Вынужденный переселенец – гражданин РФ, покинувший место жительства вследствие совершенного в отношении его или членов его семьи насилия или преследования в иных формах, либо в следствие реальной опасности подвергнуться преследованию по признаку расовой или национальной принадлежности, вероисповедания, языка, а также по признаку принадлежности к определенной социальной группе или политических убеждений, ставших поводом для проведения враждебных кампаний в отношении конкретного лица или группы лиц, массовых нарушений общественного порядка. В РФ статистический учет вынужденных мигрантов осуществляется с 1992 г. В остальных странах в отношении вынужденных мигрантов чаще используется термин «внутренние перемещенные лица».

М.С. Савоскул

Миграция населения – перемещение, переселение, перемена людьми места жительства на постоянный срок или на длительное время, обусловленная различными причинами. В узком смысле М. н. представляет собой законченный вид территориального перемещения; т.е. такое перемещение, которое сопровождается переездом на длительный срок или безвозвратным переездом с пересечением людьми административных границ населенного пункта. В широком смысле к М. н. относят «множество видов различных перемещений (в т.ч. не сопровождающихся постоянной сменой места жительства)». В таком случае к М. н. причисляют поездки, совершаемые между различными административными единицами по разным причинам, с разной степенью продолжительности и с различной периодичностью [эпизодические поездки (деловые, рекреационные, туристические не носящие регулярного характера), маятниковые (перемещения, чаще всего происходящие между местом жительства и местом работы или учебы), сезонные поездки (могут быть как трудовыми, так и рекреационными)]. Постоянные М. н. «отличаются от остальных тем, что они сопровождаются соединением места жительства с местом приложения труда, учебы или иной деятельности в одном насе-

ленном пункте». В миграционной статистике чаще всего учитываются постоянные М. н., но при анализе М. н. важно понимать, что не все мигранты попадают в миграционную статистику (зависит от особенностей и критериев учета мигрантов в разных странах мира). В качестве синонимов понятия «М. н.» используют понятия «механическое перемещение людей», «миграция трудовых ресурсов», «миграция рабочей силы» и т.д.

Основными понятиями, используемыми при характеристике М. н., являются: «мигрант»; «миграционная когорта» (совокупность мигрантов, объединенных общим периодом переезда в страну или регион); «миграционный поток» (общее число мигрантов, из региона выбытия в регион прибытия в определенный период); «миграционный оборот» (сумма прибывших и выбывших из региона за определенный период); «направления миграции» (внутренние, международные, межконтинентальные и т.д.). Существует множество классификаций М. н. по причинам (экономические, политические, семейные); по направлениям; по характеру (добровольные, вынужденные, принудительные); выделяют легальную и нелегальную М. н. и т.д. Причины, интенсивность, направления, структура миграционных потоков, последствия, вызываемые М. н., (экономические, культурные, демографические), различны на разных исторических этапах и в разных странах с разным уровнем социально-экономического развития. М. н. влекут за собой трансформацию демографической структуры, влияют на этнические процессы, воспроизводство населения, социальное движение и другие стороны жизнедеятельности населения. М. н. имеют как положительные, так и отрицательные стороны: М. н. влекут за собой обмен различными навыками, новый жизненный опыт и т.д., но, с другой стороны, усиливают социальную напряженность в одних странах и приводят к ослаблению социального, культурного, экономического и демографического потенциала других стран.

М. н. одно из самых древних социальных явлений в мире. Пристальное внимание со стороны исследователей Западной Европы и США М. н. привлекли во второй половине XIX в., когда начинается систематический статистический учет мигрантов (внутренних, международных). В 1870-х гг. английский географ немецкого происхождения Э. Равенштайн опубликовал работу «Законы миграции», установив взаимосвязь между расстоянием, на которое происходит миграция и типами мигрантов. В России в этот же период после отмены крепостного права в 1861 г. внимание к М. н. было обусловлено масштабным переселением крестьян из густонаселенных губерний Европейской части России на свободные территории за Уралом, а также массовым отходничеством крестьян в поисках работы из сельской местности в крупные города Европейской России. В ранний советский период в 1930-50-е гг. М. н. систематически не изучались; интерес к изучению М. н. возобновился в 1960-е гг., когда появилось множество работ (в т.ч. и в социальной географии), посвященных маятниковым миграциям (в пригородах

больших городов), приживаемости новоселов (в регионах Сибири и Дальнего Востока) и т.д. В 1990-е гг. спектр исследований М. н. расширился: активно изучаются насильственные миграции населения, трудовые миграции населения, процесс адаптации мигрантов. Появились новые методы исследования: помимо количественного анализа статистических данных, используются методы массового опроса, глубинного интервьюирования мигрантов и экспертов, контент-анализ новостных потоков, контент-анализ анализ миграционного законодательства и т.д.

Изучение М. н. всегда носило междисциплинарный характер, их изучают демография, статистика, история, экономика, география, этнография, лингвистика, юриспруденция, политология и т.д. С одной стороны, такой широкий интерес к М. н. способствует получению новых знаний об этом явлении, с другой усложняет систематизацию полученных знаний, не дает сформировать единый понятийно-концептуальный аппарат, затрудняет обобщение уже проведенных исследований. Отсутствие систематического изучения М. н. в советский период во многом объясняет отсутствие в отечественной науке миграционных теорий, этот вакуум в 1990-2000-е гг. не был заполнен; большая часть теоретических наработок в области изучения М. н. заимствуется российскими исследователями из западных работ, где во второй половине XX в. накоплен громадный опыт изучения различных аспектов М. н.

В отечественной социальной и экономической географии среди работ по миграционной тематике известны работы В.В. Покшишевского, Б.С. Хорева, П.М. Поляна, Ж.А. Зайончковской, В.И. Переведенцева, Л.Л. Рыбаковского, В.А. Ионцева. Теория трех стадий миграционного процесса разработана в 1970-80-е гг. Рыбаковским. Согласно данной теории, безвозвратная миграция – это процесс, представляющий зафиксированную в пространстве и времени серию миграционных событий, которую можно разделить на три качественно различающиеся стадии: исходную, основную и заключительную. На первой, подготовительной, стадии происходит формирование миграционной подвижности, миграционных установок, психологической готовности к переселению. Лица, обладающие большей миграционной подвижностью, имеют, как правило, и большую психологическую готовность к переселению. Человек с бóльшим миграционным опытом, скорее примет решение вновь переселиться, если его не удовлетворяют условия жизни в последнем месте жительства, чем тот, кто родился в данной местности и прожил там всю свою жизнь. Вторая стадия миграционного процесса представляет собой собственно переселение населения. Мощность миграционных потоков зависит от численности населения районов, между которыми осуществляется миграционный обмен, и от их взаимного расположения. Чем больше численность населения территорий, между которыми осуществляется миграционный обмен, тем мощнее миграционные потоки; чем ближе расположены территории, тем интенсивнее миграционные связи между ними. Третья, зак-

лючительная, стадия миграционного процесса – приживаемость новоселов. Приживаемость – это та часть миграционного процесса, начало которой в превращении мигранта в новосела, а конец – в переходе новосела в состав старожилов. Рыбаковский разделяет понятия «приживаемость» и «адаптация». Приживаемость – объективный социальный процесс изменения сложившегося образа жизни посредством совершенствования новой социальной среды через социальную деятельность; адаптация – процесс приспособления человека к новым для него условиям жизни.

Миграционные теории сосредоточены на объяснении причин, механизмов М. н., а также положения мигрантов в принимающем обществе. Среди западных миграционных теорий базовой является теория миграционного перехода американского ученого В. Зелинского, предложенная в 1971 г. Также к ним относятся теории притягивающих и выталкивающих факторов («Pull-Push Factors»), теория рационального выбора. Среди относительно новых теорий миграции можно назвать теорию трансграничной миграции, как новой формы миграции. Анализ социальных связей и формирование социальных сетей мигрантов, относят скорее к исследовательскому методу, чем к отдельной теории. Существует несколько общих коэффициентов М. н., позволяющих давать сравнительные характеристики масштабов и динамики миграционной подвижности населения на определенной территории. К общим коэффициентам миграции относят коэффициент интенсивности прибытия (рассчитывается как отношение общего числа прибывших на территорию за определенный период времени к средней численности населения на этой территории). Аналогичным образом рассчитывается коэффициент интенсивности выбытия. Эти коэффициенты показывают риски территории относительно миграционных потерь или наоборот массового притока мигрантов. Коэффициент интенсивности чистой миграции или коэффициент миграционного прироста (нетто-миграция) – это отношение чистой миграции (миграционной убыли или миграционной прибыли) к средней численности населения за определенный период. Аналогичным образом рассчитывается коэффициент миграционного оборота. Коэффициент эффективности миграции представляет собой отношение миграционного прироста к миграционному обороту. Также при расчетах используют специальные коэффициенты миграции, которые позволяют учитывать неоднородность структурных характеристик миграционных потоков. (например, возрастные коэффициенты прибытия и выбытия). См. ст. *Внешние миграции*, *Миграция трудовая*.

М.С. Савоскул

Миграция принудительная – перемещения значительных масс людей, совершаемые государством путем принуждения. Разделяют прямое (насильственные миграции и депортации) и косвенное (добровольно вынужденные миграции) принуждение. Во втором случае государство не перемещает людей насильственно, а влияет на факторы индивидуального

принятия решения о переезде жителями страны. Депортации (насильственные миграции) – одна из форм политических репрессий. Особенностями депортаций являются их административный (внесудебный) характер; депортации направлены не на индивидуальных мигрантов, а на группу (социальную или этническую) населения. Среди политических причин М.п. – контроль государства над населением; среди экономических причин – масштабное использование бесплатных трудовых ресурсов.

К одним из самых первых М. п. относят переселения сотен тысяч семей в Китае с Севера страны на Юг в III в. до н. э.; к наиболее масштабным – переселение рабов из Африки в Америку (в XVI-XIX вв. в Америку было переправлено, по разным данным, 11-15 млн. рабов). В СССР депортации затронули около 6 млн. человек; имели место массовые внутренние М. п. (депортация казаков в 1919 г., ссылка т.н. раскулаченных в годы массовой коллективизации и др.). В период 1936-51 гг. массовой депортации подверглись: поляки, немцы, корейцы, карачаевцы, балкарцы, чеченцы, ингуши, калмыки, крымские татары, греки, турки месхитинцы. Значительное количество граждан СССР было вовлечено в международные М. п. Во время Великой Отечественной войны на принудительные работы в Третий Рейх отправлено более 3,2 млн. человек. М. п. в мировом масштабе влияют на демографическую и этническую структуру населения регионов и стран. См. также ст. *Перемещенные лица*.

М.С. Савоскул

Миграция трудовая – территориальное перемещение населения с целью постоянной или временной занятости в другой город, регион, страну. Основная причина М. т. – социально-экономическая. М. т. становятся одним из основных видов, как международной, так и внутристрановой миграции. В конце XX в. получили распространение фроньерские трудовые *маятниковые миграции*. В этом случае жители одной страны выбирают место работы в другой стране

Процедура статистического учета М. т. затруднена, т.к. часть вовлеченных в М. т. заняты в сфере неформальной экономики (в т.ч. в домашнем хозяйстве). Для России М. т. – не новое явление, но до 2000-х гг. наша страна не сталкивалась с такими масштабами временных внешних и внутренних М. т.: объемы внутренних трудовых мигрантов оцениваются примерно в 10 млн. человек (статистический учет временно зарегистрированных мигрантов не ведется). Отличительными чертами современных внутренних М. т. в России являются: центростремительный характер трудовых миграций (преобладающая часть внутренних трудовых мигрантов стремится в Москву и Московскую область); преобладание возвратных внутренних М. т. над постоянными. Внешние М. т. массовое и относительно новое для России явление. См. также ст. *Гастарбайтеры*, *Сезонная миграция*.

М.С. Савоскул

Мировое хозяйство. 1) Исторически сложившаяся система (совокупность) национальных хозяйств и входящих в них отраслей, связанных между собой всемирными экономическими отношениями на основе *международного разделения труда*. Оперируя странами и отраслями как конечными и единственными составляющими мирового хозяйства, некоторые исследователи по существу ограничиваются их простым суммированием. 2) Совокупность национальных и региональных (интегрированных регионов, таможенных и валютных союзов) рынков, объединенных в конечную систему, находящуюся в динамическом равновесии. Это товарно-стоимостной аспект более широкого геоэкономического подхода, развивающего представление о мировой экономике как едином геоэкономическом пространстве. 3) Результат качественных изменений в процессах транснационализации, перешедшей в стадию глобализации. В рамках этого подхода учитываются как экономические отношения между странами (межгосударственные), так и транснациональные связи. Транснациональные корпорации как олигополии приобретают характер автономных экономик мира, действующих по правилам свободного рынка.

В научный оборот понятие введено во второй половине XIX в. в Германии. В англоязычной литературе используется термин «мировая экономика» (World Economy). См. также ст. *Геоэкономика*, *Транснационализация мирового хозяйства*.

Н.С. Мироненко

Мировой город – крупный центр, играющий выдающуюся роль в мировом развитии; по определению британского ученого П. Холла, город, в котором «реализуется весьма непропорциональная часть всемирных наиболее важных дел».

Термин давно задействован для обозначения могущества города; имеет немало интерпретаций с позиций разных дисциплин. В обиход геоурбанистики в наиболее оформленном виде введен британским ученым П. Геддесом для обозначения особой роли в мировой экономике и международных отношениях нескольких крупнейших центров начала XX в. В их число были включены столицы ведущих стран Европы (Лондон, Париж, Берлин, Вена), а также ряд центров США (Нью-Йорк, Бостон, Чикаго, Филадельфия). В начале 1980-х гг. особую лепту в изучение М. г. внес американский исследователь Дж. Фридман, который, исследуя в политэкономическом ключе процесс мировой урбанизации в контексте развития мирового хозяйства по пути транснационализации и интернационализации капитала и производства, выдвинул гипотезу о формировании особой системы международных центров, их взаимосвязи и соподчиненности; предложил критерии выделения и классификацию. Согласно Фридману, истинный М. г. должен отвечать ряду признаков: обладать относительно большой численностью населения; быть местом концентрации штаб-квартир крупнейших ТНК, международных экономических и геополитических

организаций; являться мировым финансовым центром; важным в мировом масштабе центром обрабатывающей промышленности; крупным транспортным и коммуникационным узлом международного значения; располагать высокоразвитой сферой деловых услуг.

Прослеживается несколько ключевых линий в идентификации феномена М. г., основанных на разных принципах, но замкнутых в рамках инвариантов сочетания трех главных параметров международной влиятельности города: «пространство»; «время» и «масштаб силы»: 1) с позиций историко-географического подхода в число М. г. входят многие центры Древнего мира, сохранившиеся и ушедшие; империй и метрополий, в сферу влияния которых входили колоссальные пространства, заселенные многочисленными народами (например, Вавилон, Рим и др.); 2) с позиций современных представлений о социокультурном подходе – к ним относятся крупнейшие религиозные центры, формирующие на протяжении веков сознание и культуру огромных человеческих масс (Иерусалим, Мекка и др.); 3) с позиций геоэкономического подхода – это, прежде всего, центры мировой экономики, концентрирующие финансовую, производственно-техническую и отчасти культурную власть, и определяющие основные тенденции деловой активности в рамках различных пространственно-временных стадий мирохозяйственного развития (Венеция, Антверпен, Генуя, Амстердам, Лондон и др.); 4) с позиций геополитики – ряд мощнейших суперцентров, располагающих соответственным инструментарием и отвечающих за судьбы международного сообщества (например, Москва-Вашингтон в условиях биполярного мира).

В настоящее время термин широко используется для отражения особой международной значимости города в самых различных сферах деловой активности как в научной литературе с применением идентификации в виде различных систем геополитических, геоэкономических, социокультурных и инфраструктурых индикаторов, так и в СМИ без каких-либо критериев. Часто ошибочно трактуется как синоним глобального города. Предлагается рассматривать М. г. не как конкретный термин, а как теоретическое понятие – универсалию, подразумевающую особую роль города в развитии человеческой цивилизации. С этих позиций М. г. выступает, во-первых, как явление уникальное и единичное; во-вторых, сфера его влияния однозначно имеет общепланетарный или, по крайней мере, макрорегиональный охват; в-третьих, мировой город олицетворяет собой концентратор особой мощи, будь то на стезе идеологии, религии, военной силы, инновационной экономики и т.д.; в-четвертых, он выступает гегемоном, функционирует как руководящий и управляющий элемент в рамках прочей, «подчиненной» территориально-социальной системы; в-пятых, пространственная организация такой системы носит четко выраженный центр-периферический характер; в-шестых, налицо доминанта одно-, двусторонних связей, поддерживающих систему.

Н.А. Слука

Многоукладность сельского хозяйства. В силу географической неравномерности общественного развития современное сельское хозяйство отличается множественностью общественно-экономических форм организации производства, иначе – общественно-экономических укладов. Под укладом в данном случае понимается не только экономическая модель ведения хозяйства, но и его историко-культурные корни, связь с традициями и даже особенности психологии занятых людей. Термин «уклад» был введен в оборот в России на рубеже XIX-XX вв. и не имеет аналогов в иностранных языках.

Среди исследований, посвященных многоукладности сельского хозяйства, особое место занимают работы А.В. Чаянова. В отличие от марксистов, которые абсолютизировали значение капиталистического уклада и допускали только линейную эволюцию укладов от низших к высшим, Чаянов предполагал возможность длительного сосуществования хозяйственных укладов, возникших на разных исторических стадиях. Основами этого он считал культурные традиции и принципиально иные механизмы саморегуляции и воспроизводства различных укладов. Так, согласно «теории трудового (крестьянского) хозяйства» Чаянова, целью такого хозяйства, в отличие от капиталистического, не является рентабельность. Если капиталист для повышения интенсивности производства нанимает столько работников, сколько потребуется, то для трудового хозяйства, где постоянным элементом являются «трудовые силы» крестьянской семьи, такая стратегия далеко не всегда выгодна. Крестьянин, привязанный к своей земле и не имеющий средств для ведения хозяйства на капиталистической основе (доступа к банковскому кредиту и т.п.), в процессе самоэксплуатации руководствуется стремлением обеспечить своей семье тот трудовой доход, который считает нужным. Поэтому крестьянское хозяйство отличается высокой трудоинтенсивностью (уровнем трудозатрат на единицу площади). Соответственно, различается и географическая мобильность укладов. Единственным ограничителем для ведения капиталистического сельскохозяйственного производства служит то, что его рентабельность не должна быть ниже средней нормы прибыли. Поэтому капиталистический уклад, предполагающий использование наемного труда, самый мобильный: наемные рабочие легко перемещаются по территории в зависимости от спроса на рабочую силу; капиталисты в случае необходимости покупают или арендуют земли в любой части своей страны и за ее пределами. Хозяйство крестьян, поколениями владеющих небольшими земельными участками, гораздо более статично. Его эффективность напрямую связана с плотностью населения (нагрузкой на земельные угодья); возможность снижения или, по крайней мере, сохранения на определенном уровне этой нагрузки за счет миграций (в города, на земли нового освоения).

Важным прикладным аспектом теории многоукладности сельского хозяйства является решение задач по оптимизации сельскохозяйственного производства без коренной ломки существующих укладов,

например, путем объединения на кооперативной основе мелкие крестьянские хозяйства для обеспечения их конкурентоспобности.

В современном сельском хозяйстве, наряду с капиталистическим, представлены крестьянский (мелкотоварный семейный), фермерский (товарный семейный), государственный (отчасти воспроизводящий черты феодального) уклады, а также пережитки родоплеменного уклада. Одним из наиболее известных последователей Чаянова является современный исследователь Т. Шанин, который называет крестьянский и другие традиционные уклады эксполярными формами экономики.

А.С. Наумов

Модели в географии – отражение географической реальности (в т.ч. вымышленной) в математических формализмах и картографических изображениях. Крайне редко используются аналоговые М. Наряду с теоретическими и эмпирическими исследованиями – основное средство познания, объяснения, прогнозирования и планирования. Служат мостом между теорией и эмпирией. Подобно теориям, должны быть логически непротиворечивыми и не противоречащими эмпирическим данным (при этом сами М. задают язык теоретического описания). Однако, в отличие от теорий, не могут быть истинными или ложными; могут быть более или менее эффективными (например, районирование). М. могут быть детерминистскими (например, гравитационные или энтропийные М.) и стохастическими (например, прогнозирование результатов выборов). Возможна разработка М., основанных на принципах запрета (например, в случае применения странных аттракторов). В первом приближении математические М. можно подразделить на имитационные и типа «черный ящик». Первые изоморфны исследуемой реальности, (например, М. взаимодействия населенных пунктов или промышленных предприятий). Вторые не рассматривают «механизм» или «географический смысл», удовлетворяясь соответствием полученных результатов эмпирическим данным. Отсюда название – исходные данные «на входе» и результат «на выходе» М. [например, М. роста численности человечества С.П. Капицы, основанная на принципе демографического императива (аналог аксиомы о мгновенном распространении гравитационных взаимодействий в классической механике) и использующая аппарат нелинейной динамики]. Указанный принцип предполагает, что рост численности человечества никогда не подчинялся внешним ограничениям, а всегда определялся внутренними закономерностями, выражаемыми математически. Карты и картоиды (изображения, обладающие некоторыми, но не всеми важными свойствами карты) как образно-знаковые М. все больше сближаются с математическими М. Неизбежной платой за развитие моделирования становится прогрессирующий уход от наглядности (в т. ч. в результате использования многомерных моделей). См. ст. *Теоретическая география, Теория географии.*

В.А. Шупер

Монархия – форма государственного правления, при которой единоличным главой государства и носителем *государственного суверенитета* выступает отдельное лицо – монарх [обычно занимает должность пожизненно, по праву наследования; исключения – «выборные» монархии (например, Малайзия)]. Различают неограниченную (абсолютную) монархию и ограниченную (конституционную). В последней наряду с монархом действует выборный высший орган государственной власти (парламент). В настоящее время монархии составляют около 1/4 суверенных государств мира.

Ф.А. Попов

Моногорода – см. ст. *Монопрофильные города.*

Монопрофильные города (моногорода) – города (поселения), в экономической структуре которых доминирует одна отрасль, представленная одним или несколькими предприятиями, которые относятся к одному профилю или обслуживают один сегмент экономики. Это (эти) предприятие является основным работодателем и крупнейшим производителем продукции, определяет ситуацию в городе с занятостью населения, воздействует на инфраструктуру и социально-демографическую структуру.

В настоящее время четкого определения термина «М. г.» не существует. В зарубежной практике наиболее распространено понятие «single industry town» – «город одной отрасли» с последующим определением его конкретной специализации (например, «mining town» – город, специализирующийся на горнодобывающей промышленности). Часто используется термин «company town» – «город одной компании». Подобные малые города, развивающиеся вокруг одной компании, составляли большинство моногородов в период активной индустриализации (городов такого типа по-прежнему много в России).

По выполняемым функциям М. г. города могут быть промышленными, транспортными, научными, туристическими, административными и другими центрами (наиболее распространена группа промышленных центров). Для отнесения города к типу монопрофильных используются критерии доли населения, занятого в одной отрасли (параметры изменяются от 20 до 50%) и/или доли одной отрасли в структуре экономики города (как правило, св. 50%). В некоторых странах нет четких количественных параметров; используется нестрогое доминирование одного вида деятельности (например, в Канаде). При отнесении городов к монопрофильным важными считаются также критерии значительной зависимости доходной части бюджета от деятельности одного (или нескольких) предприятий, однородный профессиональный состав, значительная удаленность города от других (что снижает трудовую мобильность населения) и др.

В РФ монопрофильность поселений определяется по доли предприятия в общем числе занятых в экономике и/или доли предприятия в производстве промышленной продукции. При этом количественные

характеристики монопрофильности законодательно не закреплены, в результате чего число М. г. варьирует от 150 до 450 (без учета монопрофильных поселков городского типа). Спад производства в «профильной» отрасли, независимо от вызвавших его причин, может привести к резкому ухудшению социальной обстановки в монопрофильном городе.

А.Г. Махрова

Морской транспорт – перемещение грузов и пассажиров судами по водным путям Мирового океана из одного места (региона, страны) в другое. Инфраструктура М. т. представлена флотом (судами) и морскими портами. Линейная инфраструктура почти отсутствует, т.к. на М. т. нет фиксированных в акватории каналов движения (в условиях мелководья и наличия рифов суда следуют вдоль установленных фарватеров). Преимущества: низкие эксплуатационные затраты из-за отсутствия фиксированных путей и необходимости их содержания; кратчайшие маршруты между пунктами отправки и назначения; надежность. Недостатки: низкая скорость движения; форс-мажоры, препятствующие движению судов (штормы, тайфуны, нападения пиратов и др.); более высокая вероятность аварий и крушений (в т.ч. нефтяных танкеров) с негативными экологическими последствиями.

Главная функция М. т. – перевозка грузов (в т.ч. в контейнерах) между странами и континентами; объем перевозок пассажиров М. т. после повсеместного распространения авиатранспорта значительно сократился (за исключением морского круизного судоходства, паромного сообщения). На М. т. приходится 2/3 грузооборота мировой транспортной системы. М. т. – одно из средств глобализации и интернационализации мирового хозяйства. Морскими судами осуществляется 90% всей мировой торговли (по массе перевозимых грузов). В 2010 г. объем перевозок морскими судами в мире превысил 8,4 млрд. т. Главными массовыми грузами в морской мировой торговле являются нефть, уголь, металлические руды, зерно, генеральные грузы. В 1960-2000-е гг. все большее количество грузов на М. т. перемещается в контейнерах: М. т. стал самым контейнеризированным видом транспорта.

Средняя дальность перевозки грузов на М. т. – 4840 км (на международных линиях – 6600 км, в каботажном сообщении – 980 км).Каналы перемещения на М. т. не имеют жесткой фиксации в акватории, поэтому число степеней свободы при выборе маршрутов движения на нем больше (используется 2-мерное, а не 1-мерное пространство), чем на сухопутных видах транспорта. М. т. распространен во всех незамерзающих акваториях Мирового океана. Размещение морских портов и путей дисперсно.

Самыми загруженными являются подходы к портам Европы и Восточной Азии (особенно Японии, Шанхая, Гонконга), а также Сингапура и США. Восточное и Западное побережья США являются крупным отправителем и получателем грузов из стран Восточной Азии,

Австралии и Европы; в акваториях крупнейших портов США, в проливах Па-де-Кале, Гибралтар, Малакка, Ломбок, Ормуз, Баб-эль-Мандеб, а также вблизи мыса Доброй Надежды образуются «пробки» судов. В начале 2010-х гг. морской торговый флот зарегистрирован более чем в 150 странах; число торговых судов в мире превышает 100 тысяч.

С.А. Тархов

Мультикультурализм. 1) В узком смысле – политика, нацеленная на сохранение культурных различий в пределах конкретной страны или региона, поддержку и правовое обеспечение ее (его) культурного многобразия, а также теоретическое и идеологическое обоснование такой политики. 2) В широком смысле – синоним культурного многообразия вообще, мультикультурной ситуации в пределах конкретной страны или региона; сосуществование и взаимодействие разных культур внутри одной территориальной общности людей, как правило, гетерогенной и мозаичной в этническом, языковом (лингво-диалектном) или конфессиональном отношении.

М. часто противопоставляется концепции «плавильного котла» (английский «melting pot»), предполагающей интеграцию (слияние) разных культур, их «растворение» в культуре доминирующего общества. Практика М. как политической доктрины предусматривает поощрение толерантности и борьбу с дискриминацией расовых, этнических, конфессиональных, региональных, а также иных культурных меньшинств.

Доктрина М. начала формироваться в первой половине XX в. (работы У. Джеймса, Ф. Боаса и других антропологов), по мере распространения теоретических представлений об историчности, плюрализме, автономности и эквивалентности культур, культурном релятивизме и мультикультурном обществе. Во второй половине XX в. М. стал важным элементом официальной государственной политики во многих странах мира (как в развитых, так и в некоторых развивающихся). В конце XX – начале XXI в. в разных регионах и странах мира углубились противоречия между поощряемой в соответствии с доктриной М. политикой поддержки этнических и культурных меньшинств и процессами их культурной интеграции в доминирующие в этих регионах и странах социумы. С начала XXI в. в некоторых странах, особенно западноевропейских, политика М. стала постепенно пересматриваться в сторону стимулирования культурной ассимиляции иммигрантских сообществ (иноэтничных и иноконфессиональных).

В.Н. Стрелецкий

Мультимодальный транспортный узел – крупный транспортный центр, в котором сходятся несколько линий (магистралей) трех и более видов транспорта. Характеризуется большой пропускной способностью грузов и пассажиров. См. также ст. *Интермодальные перевозки.*

С.А. Тархов

Н

Народ – многозначный термин; в социально-экономической географии и смежных с нею географических, социальных и гуманитарных науках этот термин используется, как правило, в следующих значениях: 1) как синоним термина «этнос» (например, «Н. Амазонии», «тюркские Н.», «малочисленные Н. Севера, Сибири и Дальнего Востока» и т.д.); 2) как синоним термина «политическая (гражданская) нация» (например, «американский Н.», «британский Н.», «швейцарский Н.» как национальные гражданские полиэтничные сообщества); 3) для обозначения всего населения какой-либо страны, вне зависимости от этнической принадлежности жителей и вне зависимости от исторически сложившихся (или же так и не сложившихся) в данной стране гражданских (политических) или этнических наций (например, «Н. Британской Индии», «Н. советской Латвии», «многонациональный Н. Нигерии» и т.п.); 4) для обозначения (особенно в работах по исторической и политической географии) основной, «непривилегированной» массы населения, в отличие от политических, интеллектуальных и прочих «элит», «власти», «верхушки» общества и т.п. (отсюда производные термины «простонародье», «народные массы», «народные движения», «народная культура» – в противовес «правящему классу», «элитарной культуре», профессиональному искусству и т.д.); термином Н. в этом значении могут обозначаться как основные трудящиеся слои населения, так и маргинализированные, деклассированные и люмпенизированные массы людей. В русском языке термин Н. имеет и некоторые другие значения (например, как синоним понятий: «толпа», «публика» и др.), но в научной литературе (по крайней мере, по социально-экономической географии) в этих значениях данный термин практически не применяется.

В.Н. Стрелецкий

Народность – термин, использующийся в русскоязычной научной традиции для обозначения разновидностей этноса, стадиально находящихся, согласно эволюционистским (в т.ч. марксистским) историческим концепциям, между племенами и (этническими) нациями. Н. формировались большей частью (особенно в Европе) при распаде родоплеменных отношений на ранней стадии развития феодализма, еще в условиях господства натурального хозяйства, до возникновения национальных рынков и прочных экономических связей. Как правило, характерными приз-

наками Н. являются черты определенной общности ее языка, территории, культуры; в экономической жизни элементов такой общности значительно меньше, что принято считать существенным отличием Н. от этнической нации. В советской науке и общественной практике термин Н. широко употреблялся для обозначения этносов, не имевших своей государственности (в т.ч. в форме союзных и автономных республик в составе СССР; в эту группу включали все малочисленные народы СССР, не считавшиеся «нациями»). Вопрос о жестких критериях разграничения Н. и этнических наций до сих пор остается дискуссионным. В западной научной литературе единого, точного и однозначного аналога русскоязычного термина Н. не существует.

В.Н. Стрелецкий

Население (народонаселение) – совокупность людей, проживающих на определенной территории. Оба термина появились в России в начале XIX в.; «народонаселение» стало книжным, а речевым – его облегченный аналог «население», хотя первый термин используется только для обозначения совокупности людей, а второй может употребляться более универсально (животное Н. степей, Н. морей и др.). Вошли в русский язык как синонимы.

Населенный пункт (поселение) – населенная людьми территория, имеющая сосредоточенную застройку в пределах установленной черты (границы) и служащая постоянным местом проживания людей. Имеет географическое наименование (топоним). Характеризуется пространственной ограниченностью и общностью структурных элементов. Обязательный признак Н. п. – постоянство его использования как места обитания (постоянного или сезонного).

В зависимости от выполняемых функций, состава населения и его занятости и некоторых других признаков Н. п. подразделяются на городские и сельские. Городским считается поселение, которое в установленном законодательством порядке отнесено к категории городских; сельским считается любой населенный пункт (село, деревня, хутор, кишлак, аул, стойбище и др.), не отнесенный к категории городских. Наиболее общий и употребляемый признак при их классификации – людность поселений.

А.Г. Махрова

Наукоград – муниципальное образование в России (город или поселок; иногда район, микрорайон крупного города), единственной или одной из главных градообразующих функций которого является научная либо научно-производственная деятельность (исследования в сфере фундаментальных наук, проведение прикладных НИОКР, испытания, инновационная деятельность, подготовка научно-технических кадров и др.). Термин впервые введен в 1991 г. при создании «Союза развития

наукоградов», образованного для выработки согласованных позиций по важнейшим вопросам жизнедеятельности российских городов науки; в 1996 г. воссоздан как «Союз развития наукоградов России», объединяющий свыше 70 муниципальных образований страны. Аналогом Н. за рубежом являются *технополисы*.

Создание городов науки началось в середине 1930-х гг. (г. Жуковский близ Москвы), особый размах приняло в 1950-60-х гг. Большинство создавалось вблизи крупных городов – традиционных центров научных исследований и подготовки высококвалифицированных специалистов (значительная часть – в Московской области); иногда непосредственно в пределах их городской черты, образуя своеобразные научные городки (ныне академгородки научных центров Сибирского отделения РАН в Новосибирске, Иркутске, Красноярске и Томске). Ряд Н., ведущими предприятиями которых являлись НИИ, ОКБ, опытные заводы и испытательные полигоны различных секторов оборонно-промышленного комплекса, размещались вдали от больших городов и крупных трансп. магистралей (например, центры НИОКР атомной промышленности: Саров в Нижегородской, Заречный в Пензенской, Озерск, Снежинск и Трехгорный в Челябинской, Новоуральск и Лесной в Свердловской, Северск в Томской обл., Железногорск и Зеленогорск в Красноярском крае).

Ведущие направления специализации современных Н. – НИОКР в области: авиаракетостроения и космических исследований (например, Жуковский, Королев в Московской области); электроники (например, Зеленоград и Фрязино в Московской области); проблем автоматизации, информационных технологий и приборостроения (Климовск в Московской, Переславль-Залесский в Ярославской обл. и др.); химии, химической физики, разработки новых материалов (Бийск в Алтайском крае, Дзержинск в Нижегородской обл. и др.); ядерных исследований (Дубна и Троицк в Московской, Обнинск в Калужской обл.), а также атомной промышленности и энергетики (Димитровград в Ульяновской, Заречный в Свердловской обл.); биологических, сельскохозяйственных наук и биотехнологий (Пущино в Московской, пос. Кольцово в Новосибирской, Мичуринск в Тамбовской обл. и др.). В особую группу можно выделить Н., ведущие предприятия в которых осуществляют испытания новой техники – г. Мирный в Архангельской (космодром Плесецк), пос. Автополигон в Московской обл. и др.

Федеральный закон «О статусе наукограда РФ» (1999) устанавливает критерии присвоения муниципальному образованию статуса Н. Правительством РФ на определенный срок. Для каждого муниципального образования, получившего статус Н., утверждаются ведущие направления деятельности в соответствии с государственными приоритетами развития науки, технологий и техники. Статус Н. присвоен 14 муниципальным образованиям (2010): Бийск, Дубна, Жуковский, Кольцово,

Королев, Мичуринск, Петергоф, Обнинск, Протвино, Пущино, Реутов, Троицк, Фрязино, Черноголовка.

А.А. Агирречу

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) – совокупность работ, направленных на получение новых знаний и их практическое применение при создании нового изделия или технологии. Они являются составной частью научно-исследовательских работ (НИР), выполняемых с целью определения технической возможности создания новых технологий и техники в определенные сроки. НИР подразделяются на фундаментальные (получение новых знаний) и прикладные (применение новых знаний для решения конкретных задач) исследования.

Опытно-конструкторские (ОКР) и технологические (ТР) работы – технологический процесс, направленный на разработку конструкторской и технологической документации, создание макета (прообраза изделия), изготовление и испытание опытного образца изделий, выполняемых по техническому заданию.

Процесс выполнения НИОКР может состоять из одной или нескольких стадий. В научно-технической деятельности под стадией (этапом) понимается совокупность работ, характеризующаяся признаками их самостоятельного планирования и финансирования, направленная на получение предусмотренных результатов и подлежащая обособленной приемке. Каждый отдельный этап может являться самостоятельным результатом интеллектуальной деятельности, факт внедрения которого не зависит от момента окончания работ в целом. В зависимости от жизненного цикла продукта (изделий), могут быть определена цепочка следующих последовательных этапов (стадий) НИОКР: исследование (разработка технического предложения) – разработка технического задания на опытно-конструкторские (технологические) работы – конструирование – макетирование – изготовление опытного образца (установочной партии) – стендовые испытания – отработка документации – утверждение рабочей документации для серийного производства – поставка продукции – корректировка документации по рекламациям – разработка эксплуатационной документации – сервисное сопровождение (ремонт).

Принципиальное значение для развития НИОКР имеет объем финансирования. Именно масштабное финансирование обеспечивает мировое лидерство США, однако в XXI в. более высокие темпы роста финансирования этого сектора экономики в других странах привели к усилению научно-технологического потенциала и его эффективности главных конкурентов США – Китая, Японии, Республики Корея и некоторых других стран. На долю США и сегодня приходится 30% мировых расходов на НИОКР. Идущие вслед за ними страны ЕС и Китай обеспечивают по 10%, а затем плотной группой (с долей 2-4%) идет группиров-

ка из 6 стран, включая Индию, Россию, Бразилию. По доле совокупных расходов в ВВП на лидирующие позиции в мире выходят Швеция (3,6%), Республика Корея (3,4%), Япония (3,3%) и Дания (3,0%); доля затрат на НИОКР в США составляет 2,7%.

Для стимулирования исследовательской активности бизнеса (в т.ч. инновационной, экологической) используются различные организационно-управленческие и финансовые инструменты (например, налоговые льготы). Расходы на НИОКР охватывают текущие затраты (на рабочую силу – исследователей, технический и вспомогательный персонал, некапитальные закупки материалов – вода, электроэнергия, затраты на книги, журналы, справочные материалы, материалы для лабораторий и т.п.) и капитальные (на строительство и ремонт зданий, сооружения, закупку и монтаж технологического оборудования, приборов и т.д.). В странах ОЭСР к концу 2000-х гг. на долю бизнеса приходилось 2/3 совокупных затрат на НИОКР. В США в 2010 г. расходы бизнеса на НИОКР превысили 2% ВВП, что выше среднего по этой группе стран (1,6%), но меньше, чем в Финляндии, Швеции, Японии и Республике Корея. В структуре частных инвестиций более 50% приходится на средства пенсионных фондов, около 10% – средства корпораций.

Современные тенденции в развитии НИОКР: увеличение доли гражданских исследований в общем объеме финансирования; активизация межведомственных программ НИОКР в области нанотехнологий, биотехнологий, сетевых информационных технологий и исследований глобальных изменений. К основным проблемам НИОКР можно отнести задачу удержания имеющихся кадров; сокращение числа малорентабельных проектов с высвобождением за счет этого ресурсов для более перспективных проектов; усиление сотрудничества с заказчиком; расширение инфраструктуры в сфере НИР.

В.Л. Бабурин

Научно-технический прогресс (НТП). Развитие цивилизации от неолитической революции до наших дней связано с технологическим прогрессом. Континуальность прогрессивного развития прерывается отдельными периодами (пиками) быстрых и глубоких изменений производительных сил. Таким был период промышленных переворотов в ряде стран в XVIII-XIX вв., в течение которого произошел революционный переход от ручного мануфактурного к крупному машинному производству. В середине XX в. вновь произошел коренной качественный скачок в хозяйстве, основанный на превращении науки в производительную силу общества. Это означало, что наука и техника стали взаимно стимулировать друг друга во все ускоряющихся темпах. Возникли специализированные звенья научно-технической деятельности, функция которых состояла в доведении фундаментальных научных открытий до технического воплощения. Произошло универсальное преобразование всех секторов и отрас-

лей экономики, изменился характер труда, быт, психология людей и даже культуры (по меньшей мере, ее потребительской составляющей). Коренным образом изменилось отношение человека к категории «социальное время». Наметился новый ренессанс в гуманитарной сфере. Научно-техническая революция во многом определила переход к постиндустриальному обществу. Главные направления в развитии производства под влиянием НТП: электронизация, комплексная автоматизация, производство новых материалов, развитие биотехнологии, роботостроение, перестройка энергетической отрасли и космонавтика. Вершиной стала информационно-технологическая революция (по М. Кастельсу), технически обусловленная тремя научно-техническими достижениями конца XX – начала XXI в.: персональный компьютер, интернет и мобильная связь (как семейство изобретений, по Н.Д. Кондратьеву). См. также ст. *Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, Постиндустриальный промышленный комплекс*.

Н.С. Мироненко

Национальное государство – термин, используемый для обозначения суверенного государства, позиционируемого как форма и результат самоопределения некоторой естественно (т.е. независимо от государства) сложившейся группы, именуемой *нацией*, выступающей первичным носителем власти и источником суверенитета. Политическое пространство, на которое распространяется суверенитет (обычно соотносится с областью проживания группы), рассматривается как *государственная территория*. Декларируемая производность государства от нации сакрализует государственный суверенитет, что делает термин удобным инструментом политической мобилизации групп, наделяемых статусом нации (в т.ч. в сецессионистских проектах). По этой же причине термин часто используется в бытовой и политической лексике в значении естественного и «правильного» государства, противопоставляемого «неправильному» (многонациональному, «искусственно сколоченному», подлежащему расчленению на отдельные Н. г.).

Отсутствие общепризнанных и логически удовлетворительных критериев определения нации как общности (не связанной с государственной принадлежностью ее членов), невозможность установления взаимно-однозначного соответствия между нацией и территорией прокламируемого Н. г., не позволяет рассматривать последнее в качестве строгой научной категории. При гражданско-политической трактовке нации понятие становится логически избыточным (любое государство является национальным). См. также ст. *Империя*.

Ф.А. Попов

Национальность – термин, использующийся в русскоязычной литературе в двух основных значениях: 1) для обозначения этнической

принадлежности конкретного индивида (указывается, например, при проведении переписей населения); 2) для обозначения совокупности людей одной этнической принадлежности (пример употребления в русском языке: «русские, татары, украинцы, башкиры – крупнейшие по численности национальности России»; в этом значении термин Н. близок понятию «этнос»). В западной литературе термин Н. («nationality») употребляется, главным образом, для обозначения государственной (но не этнической) принадлежности, в т.ч. гражданства/подданства конкретного индивида.

В.Н. Стрелецкий

Нация. 1) Гражданская (политическая) Н. – общность граждан суверенного государства; в международном праве (согласно трактовке ООН) – синоним государства. 2) Этническая Н. (этнонация; используется также термин «культурная нация») – устойчивая социально-экономическая и культурная общность людей, отличающаяся единым этническим самосознанием и характерная (в отличие от племени и народности) для индустриальной и постиндустриальной эпох.

Гражданские (политические) Н. – продукт Нового времени. В Европе их генезис происходил в условиях формирования национальных государств и национальных рынков, становления единой системы государственного управления, роста народного образования, стирания многих локально-культурных и региональных различий, интеграции землячеств, утверждения гражданских норм и общей идентичности. Само понятие Н. как суверенного сообщества граждан, противостоящего прежним феодальным, династическим и религиозным общностям, утвердилось в Европе лишь в XVIII в. – в эпоху Просвещения и Великой Французской революции. Под влиянием и как следствие переселенческой колонизации из Европы происходило формирование Н. во многих регионах Америки, в Австралии и Новой Зеландии. Становление гражданских наций в Азии и Африке имело место большей частью в XX в., в ходе деколонизации и формирования национальных государств. Подавляющее большинство современных гражданских (политических) Н. – полиэтничны, а некоторые из них включают десятки и даже сотни разных этносов. Национальная и этническая идентичности представителей одной гражданской Н. во многих странах благополучно сосуществуют. Вместе с тем, этнические (также как и конфессиональные, расовые, региональные) различия внутри одной гражданской Н. могут порождать кризисы и конфликты вплоть до раскола единой Н.

Понятие этнической (культурной) Н. получило распространение с конца XIX – начала XX вв.; оно имеет истоки, прежде всего, в идеологии австро-марксизма и восточноевропейской социал-демократии. В отличие от гражданской (политической) Н., этническая (культурная) Н. трактуется как одна из разновидностей этноса, особый тип этнических

общностей, характерный (в отличие от племени или народности) именно для Нового и Новейшего времени. Для современных версий такой трактовки термина «Н.» характерен отказ от строгих критериев, но с обязательным сохранением понимания Н. как первичной по отношению к государству и независимо от государства сложившейся общности, выступающей в качестве естественного государствообразующего начала и первичного источника государственного суверенитета. Важные типологические черты этнических Н. – существование литературного национального языка, появление национальной интеллигенции, наличие государственности либо влиятельных общественных движений, направленных на ее обретение, более высокая (по сравнению с народностями) степень общности хозяйственной жизни. В Западной Европе многие культурные Н. сложились в рамках возникших в Раннее Новое время централизованных государств на базе предшествовавших им (одной или нескольких этнокультурно близких друг другу) средневековых народностей. Однако некоторые этнические Н. в Европе (немцы, итальянцы и др.) сформировались еще в условиях территориальной и политической раздробленности; в таких странах гражданские Н. возникли существенно позже этнических (культурных). В Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе формирование этнических Н. происходило внутри обширных, полиэтничных и культурно гетерогенных империй (Османской, Австро-Венгерской, Российской). В СССР понятие культурной (этнической) «Н.» официально закрепилось в форме понятия «национальность».

Оба подхода к определению Н. широко применяются в практической национальной политике. Государство предпочитает использовать концепцию политической Н. как инструмент консолидации полиэтничных и мультикультурных гражданских сообществ, а лидеры многих этнических движений в разных странах – понятие культурной (этнической) Н. как средство политической мобилизации масс для защиты интересов «своих» этносов и достижения соответствующих политических, экономических и иных целей (проведение государственных границ в соответствие с границами расселения этнической Н. является главным принципом национализма). См. ст. *Национальное государство*.

В.Н. Стрелецкий, Ф.А. Попов

Невозобновляемые (невозобновимые) природные ресурсы (НПР) – ресурсы земных недр, которые полностью не восстанавливаются или восстанавливаются в ходе геологических циклов, длительность которых несоизмерима с этапами развития общества и скоростью расходования минеральных ресурсов. К НПР относят полезные ископаемые (топливо, металлическое и неметаллическое минеральное сырье). Основными факторами, определяющими степень использования НПР, являются их запасы, спрос на них, цена, потенциальные социально-экологические последствия их эксплуатации. Охрана НПР состоит в их эко-

номном, рациональном, комплексном использовании, предусматривающем возможно меньшие потери при их добыче и переработке, а также заменяемость этих ресурсов другими природными или искусственно созданными человеком (например, уголь, нефть, газ можно заменить солнечной энергией; железо – цветными металлами; дерево – пластмассой и т.д.).

В условиях формирования постиндустриального общества НПР занимают второй уровень иерархии вслед за интеллектуальными ресурсами, информацией, знаниями. НПР играют важную роль в трансформации экономики России. В то же время, наличие значительного экспортоориентированного сырьевого сектора сдерживает экономический рост, способствует дальнейшему усилению сырьевой специализации. При разработке стратегической модели использования ресурсно-сырьевого потенциала государство должно учитывать всю совокупность экономических и социальных последствий.

Г.И. Гладкевич

Неконтролируемая (безгосударственная) территория – часть территории суверенного государства (или нескольких государств), выведенная из-под его/их контроля в результате *фактической сецессии*. В пределах неконтролируемых территорий легитимная государственная власть полностью или частично замещается незаконным фактическим контролем со стороны местных неправительственных групп; возникают области правового вакуума, «серые зоны» (например, внутренние территории Колумбии, периферийные районы Мьянмы, трущобные пригороды Лагоса, Рио-де-Жанейро) или создаются *квазигосударства.*

Ф.А. Попов

Непризнанное государство – см. ст. *Квазигосударство*.

Несамоуправляющиеся территории – термин, принятый ООН для определения *зависимых территорий*, подлежащих деколонизации и номинально находящихся под международной опекой, осуществляемой управляющими державами под наблюдением Специального комитета ООН по деколонизации. К настоящему моменту в список Н. т. включены 16 регионов (в т.ч. Западная Сахара, Новая Каледония, Гибралтар). Вопросы включения в этот список новых территорий и исключения старых (кроме случаев предоставления независимости) находятся в ведении Генеральной Ассамблеи ООН. До 1994 г. наряду с Н. т. существовали также подопечные территории ООН с иными механизмами осуществления опеки.

Ф.А. Попов

Неудавшееся (несостоявшееся) государство – суверенное государство, неспособное в силу каких-либо причин поддерживать эф-

фективный контроль над *государственной территорией*. Может рассматриваться как политическое образование, обладающее международным признанием, но не имеющее внутреннего суверенитета. Большая часть территории Н. г. представляет собой *неконтролируемую территорию* либо их совокупность (например, Сомали, Демократическая Республика Конго). Для обозначения крайней формы Н. г. с полностью разрушенной системой государственной власти используется понятие «коллапсировавшее государство». Кроме того, существует ряд понятий, употребляемых в отношении менее выраженных форм деградирующих государств («слабое государство», «гибнущее государство» и др.), противопоставляемых государствам, не затронутым процессами *фактической сецессии* («сильное государство»).

Ф.А. Попов

Новая экономическая география (НЭГ) – направление в пространственной экономике, изучающее межрегиональное распределение экономической активности в условиях возрастающей отдачи от масштаба, монополистической конкуренции при учете транспортных издержек. Методологически НЭГ входит в неоклассическую парадигму и впервые в ней в явной форме включила пространственные факторы, вызвав бум исследований на эту тему. Базовая модель НЭГ П. Кругмана (1991) включает два региона («сельскохозяйственный» сектор с совершенной конкуренцией и «промышленный» сектор с монополистической конкуренцией), один фактор производства (рабочую силу, немобильную между секторами), транспортные издержки по «модели айсберга». Миграция работников промышленного сектора направлена в регион с большей реальной зарплатой, полезность потребителя зависит от разнообразия промышленных товаров. Определяется краткосрочный равновесный уровень производства, цен на продукцию и зарплаты по секторам и регионам, а затем – условия устойчивости равновесия в долгосрочном периоде. Она определяется изменением реальной зарплаты в регионе в результате миграции, которое зависит от соотношения эффекта внутреннего рынка, эффекта стоимости жизни и эффекта конкуренции, а это соотношение задается уровнем транспортных издержек. При их снижении ниже критической отметки (в точке бифуркации) происходит пространственная самоорганизация экономики на базе полного микроэкономического обоснования.

В 1990-2000-е гг. в рамках теоретического развития НЭГ показана независимость основных выводов от технических приемов и созданы аналитически решаемые модели. Созданы модели новых классов (модели подвижного капитала и подвижного предпринимателя, глобальных и локальных внешних эффектов, вертикальных связей и т.п.), учитывающие разные факторы производства и сектора экономики, а также неоднородность работников и фирм. В этом направлении исследований, наряду

с Кругманом, видную роль сыграли М. Фуджита и Ж.-Ф. Тиссе. Фундаментальная проблема упрощенной пространственной структура моделей НЭГ пока не решена. Эмпирические исследования в рамках НЭГ тестируют ряд гипотез (взаимосвязь снижения транспортных издержек и уровня концентрации экономической активности, доступа к рынкам и экономического роста, устойчивость городских систем к внешним шокам), но слабо связаны с ключевыми идеями новой экономической географии.

Н.К. Куричев

Ноосфера – новое состояние биосферы, при котором разумная деятельность человека становится главным, определяющим фактором ее развития. Учение о Н. разработано В.И. Вернадским. Термин «Н.» предложен в 1927 г. франц. учеными Э. Леруа и П. Тейяр де Шарденом, знакомыми с учением В.И. Вернадского по его лекциям в Париже в 1922-23 гг. При этом они давали теософическое толкование Н. как особого надбиосферного «мыслительного пласта», окутывающего планету, формирование которого связано с возникновением и развитием человеческого сознания. В 1930-40-х гг. В.И. Вернадский развил представление о Н. с материалистических позиций. Он рассматривал Н. как качественно новую форму организованности, возникающую при взаимодействии биосферы и общества, как новое эволюционное состояние биосферы, направленно преобразуемой в интересах мыслящего человечества. Н. – высший тип управляющей целостности, для которой характерна тесная взаимосвязь законов природы с законами мышления и социально-экономическими развитием общества. Отдельные структурно-функциональные элементы Н. закладываются уже на современном этапе развития обществ. Познавая законы природы и совершенствуя технику, человек начинает оказывать всё возрастающее влияние на ход природных процессов в охваченной его воздействием сфере Земли, глубоко изменяя ее своей деятельностью. Процесс перехода биосферы в Н. будет усиливаться по мере объединения человечества для решения общих, глобальных проблем развития.

В.Л. Бабурин

О

Оборонно-промышленный комплекс – см. ст. *Военно-промышленный комплекс.*

Обрабатывающая промышленность – комплекс отраслей, осуществляющих механическую, физическую, химическую, биотехнологическую, нанотехнологическую (с размером объектов порядка 10^{-9}) трансформацию материалов или субстанций в новый продукт, а также сборку компонентов (кроме строительства); включает в себя также некоторые предприятия ручной обработки (ателье, кондитерские, хлебопекарни и т.п.).

А.П. Горкин

Образ территории – цельное представление о территории, сформированное в сознании; система аналитических соотношений территории с другими присутствующими в сознании понятиями. О. т. также часто называют «чувственный образ» территории – представление, сформированное о территории в результате непосредственного восприятия ее органами чувств (зрение, слух, обоняние), однако, чувственный образ – лишь один из возможных видов образов территории. Цельный О. т. может сформироваться и в результате, например, чтения литературы о ней, т.е. без непосредственного восприятия территории визуально или с помощью слуха и обоняния. Образ территории может быть эмоционально окрашен, но эмоциональный компонент не обязателен для формирования образа (так, например, картографический образ Италии в виде «сапога», как правило, не несет эмоциональной составляющей). Нередко образ территории сводят к ее визуальному образу. См. ст. *Ментальная карта*.

Н.Ю. Замятина

Общественная география (ОГ) – совокупность всех географических научных дисциплин, объектом исследования которых является *территориальная организация общества* (в целом или отдельных его составляющих элементов и процессов). ОГ сформировалась как один из основных разделов географии; вместе с физической географией и географией природопользования образует единую систему географических наук. Исторически обществоведческая ветвь географии отож-

дествлялась с *экономической географией*, с 1970-х гг. – с *социально-экономической географией*.

Расширение и углубление географических методов в исследовании общественных явлений и процессов, гуманизация традиционной для СССР «экономической географии» привели к возникновению новых направлений научных исследований, выходящих за рамки проблем размещения производительных сил, расселения населения и проч. (например, *рекреационная география*, *география культуры*). Процесс возникновения новых обществоведческих научных направлений в географии продолжается (например, *когнитивная география*, *гуманистическая география*, *гуманитарная география*, *институциональная география*, *география религий* и проч.*)*. К ОГ относят также такие традиционные дисциплины, как *политическая география, военная география, историческая география, демогеография* и др. Четкого и однозначного соотношения понятий «ОГ» и «социально-экономическая география» в науке не сложилось. Некоторые исследователи рассматривают социально-экономическую географию как основное ядро ОГ; чаще их считают синонимами. Во всяком случае, понятие «ОГ» более адекватно отражает «интеграционный потенциал» обществоведческого направления в географии, фиксируя в его аксиоматике термины, концепции, методику многих гуманитарных наук: политологии, социологии, языкознания, искусствоведения, религиоведения и даже психологии. Однако в отечественной науке понятие «ОГ» не получило до настоящего времени широкого распространения, возможно, из-за его слишком большой многозначности.

А.П. Горкин

Ойкумена – обитаемая часть суши, включающая все заселенные, освоенные или иным образом вовлеченные в сферу жизни общества территории. Понятие «О.» впервые встречается у древнегреческого географа-философа Гекатея Милетского (6-5 вв. до н. э.), относившего к О. всю известную грекам часть Земли с центром в Элладе. Первоначально О. совпадала с областями, в которых завершался процесс формирования человека. Развитие производительных сил позволили человеку заселять территории с менее благоприятными природными условиями (например, высокогорные районы, зону тундры и др.). В начале XXI в. за границами О. остаются лишь некоторые районы в полярных областях земного шара (в Арктике и Антарктике), но человек всё чаще вторгается и в их пределы.

Е.Е. Чиркова

Оккупация – перевод (обычно военным путем) всей территории суверенного государства или его части под фактический контроль другого государства. Не предполагает обязательной смены *государственного суверенитета* над территорией, но может предварять/сопровождать

аннексию. Реже осуществляется с целями, отличными от присоединения территории: смена власти в государстве (оккупация Афганистана советскими войсками в 1979-89 гг., оккупация Ирака войсками США и ее союзников в 2003-10 гг.) или принуждение к выполнению международных гуманитарных норм (оккупация Кампучии Вьетнамом в 1979-89 гг.). Обычно термин используется для обозначения временного состояния в ходе продолжающегося вооруженного конфликта; часто в подчеркнуто негативном контексте. В расширительном значении включает в себя всякий захват власти на территории, осуществленный любым политическим актором (в т. ч. неправительственной группой). См. ст. *Фактическая сецессия*.

Ф.А. Попов

Опорный каркас расселения – сеть наиболее значительных поселений определенной территории (фокусов экономической, политической и культурной жизни) и соединяющих их транспортных коммуникаций. Внимание к этому объекту географического изучения привлек Н.Н. Баранский: «С экономико-географической точки зрения, города плюс дорожная сеть, это остов, на котором все держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию». Термин был предложен Б.С. Хоревым, а наиболее законченная разработка теории «опорного каркаса расселения» принадлежит Г.М. Лаппо.

О. к. р. – это географический образ страны или региона, выражающий основные черты их территориальной организации. Образно можно сказать, что узлы и линии О. к. р. создают вершины и хребты экономического рельефа территории. Узлы О. к. р. – города и агломерации. На глобальном уровне они представлены крупнейшими городами, на уровне страны – большими городскими поселениями. На уровне региона к ним присоединяются и средние, на уровне края, области, республики, штата, земли, департамента – все города и крупные поселки городского типа. Формирование агломераций увеличивает скрепляющую силу этих узлов. В территориальной структуре хозяйства главные функции узлов О. к. р. – районообразующая и районоорганизующая (выступают как важнейшие факторы социально-экономического развития окружающего района; оказывают определяющее влияние на системы расселения, транспортную сеть, рекреационные системы, выступают в качестве региональных столиц). Узлы каркаса часто организуют освоение новых ресурсных территорий, придают ему разнообразное обеспечение (информационное, организационное, проектное, строительное, транспортное, кадровое и т.д.). Линейными элементами О. к. р. являются транспортные коммуникации (магистрали и полимагистрали; последние возникают в связи с формированием единых инфраструктурных систем: транспортной, энергетической, газоснабжения).

На глобальном уровне О. к. р. характеризуется резко выраженной неравномерностью широтного распределения. На главный пояс рассе-

ления шириной около 1 тыс. км между 30 и 40 градусами с. ш. приходится 1/4 всех крупных центров (с населением св. 500 тыс. чел.); плотность их сети в 2,5 раза превышает среднюю по земному шару. Также четко вырисовываются четыре меридиональных скопления: Европейское, Восточно-Азиатское, Южно-Азиатское и Северо-Американское. Вне основных скоплений расстояния в каркасе увеличиваются, и он теряет свою непрерывность. Обнаруживаются огромные пространства, обойденные каркасом (в т.ч. Север нашей страны и Канады, азиатские, африканские и австралийские пустыни, Амазония).

В Европе выделяется многоядерное скопление в треугольнике Рур – Лондон – Париж, от которого «ось урбанизации» направляется в Италию (Милан) и к Средиземноморью. Вторая ось идет по Дунаю. В Поволжье мощно выражена меридиональная ось с «нанизанными» на нее очень крупными центрами, ритмично расположенными на берегах Волги, которая окаймлена с запада и востока полосами периферии, заполненными довольно редкой сетью преимущественно малых и средних городов. О. к. р. всюду подчеркивает контрастность расселения, неравномерность, заложенную в территориальной структуре природных ресурсов, и своим развитием предопределяет дальнейшее нарастание неравномерности.

А.П. Горкин

Опорный каркас территориальной структуры обрабатывающей промышленности – сочетание основных элементов территориальной структуры промышленности: важнейших узлов (промышленных и инфраструктурных объектов, в т.ч. центров управления) и связывающих их питательно-распределительных линий. Формирует (в сочетании с опорным каркасом расселения и опорным каркасом других сфер хозяйственной деятельности) опорный каркас территории и ее макромасштабный образ – результат генерализации и суперпозиции различных территориальных структур.

Выделяются узловые и линейные элементы опорного каркаса. Узловые элементы – объекты, от функционирования которых зависит работа всей промышленности: а) крупнейшие промышленные предприятия б) штаб-квартиры корпораций; в) научно-исследовательские центры; г) промышленные парки; д) ключевые элементы логистической цепочки: транспортные терминалы, склады и резервуары, насосные станции и др. Линейные элементы – важнейшие объекты промышленной инфраструктуры, соединяющие узлы опорного каркаса, обслуживающие их и окружающую территорию и обеспечивающие взаимодействие узлов между собой: а) транспортные пути (железнодорожные линии, автодороги, трубопроводы, внутренние водные и морские пути); б) линии связи, служащие для передачи информации (телефонные и радиорелейные линии, сеть Интернет); в) линии электропередачи высокого напря-

жения; г) специализированные транспортные средства, предназначенные для перевозки промышленной продукции (суда, грузовые автомобили, железнодорожные вагоны).

В.И. Проскуряков

Организационная структура промышленности – совокупность отношений между ее элементами (предприятиями) или иерархическими субсистемами (отделениями фирм, фирмами и их объединениями), которые выступают в форме а) вертикальных связей управления иерархического характера и б) горизонтальных связей конкурентной борьбы и кооперации. В этой структуре предприятие рассматривается как организационно-хозяйственная единица, которая не имеет выходов для связи управления, а лишь входы, поскольку связи управления замыкаются на ней. На уровне предприятия происходит реализация решений, принимаемых в основном на более высоких иерархических уровнях структуры. Как правило, эта реализация сводится к поиску оптимальных путей для получения требуемых результатов. Если фирма имеет одно предприятие, то промежуточные ступени, естественно, отпадают. Горизонтальные связи между субсистемами проявляются в условиях рыночной экономики в форме конкурентной борьбы между фирмами и их объединениями как одной, так и разных отраслей промышленности. Способы этой конкурентной борьбы: демпинг, слияние (в т.ч. «дружественное»), поглощение, образование конгломератов, альянсов и т.д. Такие виды горизонтальных связей в рыночной экономике, как долгосрочные контракты между фирмами на поставки сырья и полуфабрикатов, кооперирование, организация совместных предприятий и др. по существу также являются формами конкуренции. В современных условиях транснационализации экономики, организационную структуру промышленности необходимо рассматривать не только на уровне отдельно взятой страны, но и на более высоких иерархических уровнях, вплоть до глобального.

А.П. Горкин

Освоение территории – процесс развития вширь, охват хозяйственной деятельностью новых территорий, сопровождающийся ростом заселенности. Освоение новых необжитых или редко населенных территорий происходит в том случае, если они обладают ценными природными ресурсами, остро необходимыми стране, при условии, что «цепная реакция» развития хозяйства окупит все затраты, включая переселенческие и инфраструктурные. Освоенная территория концентрирует общественное богатство и население, являясь не только результатом, но и условием последующего освоения. Освоенность – особое важное качество территории, относимое к числу факторов ее экономического развития, подлежащих оценке. Основные показатели освоенности территории: плотность сельского населения, структура угодий, мас-

штабы производства и др. Процесс освоения во времени – это последовательная смена типов освоенности. Охотничье-промысловый тип освоенности характеризуется преобладанием охотничьих угодий и разреженной сетью сельских поселений; аграрный – использованием местных земельных ресурсов под сельскохозяйственные угодья, развитием системы сельских поселений; лесопромышленный – эксплуатацией и восстановлением леса со специфической транспортной сетью и системой расселения. Горнопромышленный тип освоенности развивается в районах добычи разнообразных полезных ископаемых. Этот тип освоения сопровождается развитием сети рабочих поселков, малых и средних городов. Транспортный тип освоенности характерен для малонаселенных районов, по которым проходят транспортные магистрали большого транзитного значения. Рекреационный тип освоенности формируется как взаимосвязанная система поселений и природных и культурных ландшафтов большого эстетического и исторического значения. Появляются новые способы хозяйственного освоения территории (например, вахтовый способ освоения территории Севера).

В условиях рынка государство утрачивает монополию, освоение становится многосубъектным (ТНК, региональные власти). При этом роль государства не ослабевает, а меняется по целям и направлению регулирования: освоение стратегически важных территорий, содействие развитию транспортной инфраструктуры и объектов электроэнергетики, сохранение интересов коренных народов, обеспечение устойчивого развития. Характер процесса освоения резко меняется в сторону выборочности и регионального своеобразия форм и приемов. Цели освоения становятся шире: от хозяйственных до социальных и экологических.

Г.И. Гладкевич

Основная закономерность размещения промышленности (в условиях рынка) – стремление к получению устойчивой прибыли (при сохранении стимула к ее возможной максимизации) в процессе производственной деятельности, осуществляемой на основе использования различающихся от места к месту природных, экономических, политических, социальных и других условий размещения, живого и овеществленного труда. Иными словами, важнейшей целевой функцией рыночного производства даже в постиндустриальную эпоху остается получение прибыли. При этом «максимизация» прибыли может быть ограничена фискальными, природно-ресурсными, экологическими, геополитическими, военными, социальными, технологическими и другими факторами.

А.П. Горкин

Особо охраняемые природные территории (ООПТ) – участки земли, водной поверхности и воздушного пространства над ними, где располагаются природные комплексы и объекты, которые имеют

особое природоохранное, научное, культурное, эстетическое, рекреационное и оздоровительное значение. Решениями органов государственной власти они полностью или частично изъяты из хозяйственного использования, и для них установлен режим особой охраны. ООПТ относятся к объектам общенационального достояния.

С учетом особенностей задач, режима и статуса различаются категории ООПТ. 1) Государственные природные заповедники (в т. ч. биосферные) – полностью изъятые из хозяйственного использования природные комплексы и объекты, имеющие природоохранное, научное, эколого-просветительское значение как образцы естественной природной среды, типичные или редкие ландшафты, места сохранения генетического фонда растительного и животного мира. Цель – сохранение и изучение естественного хода природных процессов и явлений, отдельных видов и сообществ растений и животных, типичных и уникальных экосистем. 2) Национальные парки – природные комплексы и объекты, имеющие особую экологическую, историческую и эстетическую ценность. Предназначены для использования в природоохранных, просветительских, научных, культурных целях и для регулируемого туризма. 3) Памятники природы – уникальные, невосполнимые, ценные в экологическом, научном, культурном и эстетическом отношениях природные комплексы, а также объекты естественного и искусственного происхождения. 4) Государственные природные заказники – территории (акватории), имеющие особое значение для сохранения или восстановления природных комплексов или их компонентов и поддержания экологического баланса. 5) Природные парки – природные комплексы и объекты, имеющие значительную экологическую и эстетическую ценность, и предназначены для использования в природоохранных, просветительских и рекреационных целях. 6) Дендрологические парки и ботанические сады – природоохранные учреждения, в которых входит созданы специальных коллекции растений для сохранения разнообразия и обогащения растительного мира, осуществления научной, учебной и просветительской деятельности. 7) Лечебно-оздоровительные местности и курорты – территории (акватории), пригодные для организации лечения и профилактики заболеваний, а также отдыха населения и обладающие природными лечебными ресурсами. По классификации ЮНЕСКО особо выделяются биосферные резерваты (39 в России; в т.ч. 34 заповедника и 5 национальных парков) и объекты всемирного наследия. Правовой режим ООПТ регулируется Федеральным законом «Об особо охраняемых природных территориях» (1995); соответствующие органы исполнительной власти субъектов РФ, местного самоуправления могут устанавливать иные категории ООПТ.

Е.И. Голубева

Открытое море – морское пространство, расположенное за пределами внутренних, архипелажных и территориальных вод и исключи-

тельных экономических зон какого-либо суверенного государства, и находящееся в общем и равном пользовании всех государств в соответствии с нормами международного права. Иногда неформально именуется международными или нейтральными водами. В расширительном значении термин иногда используется для обозначения всего морского пространства, лежащего вне государственных территорий, т.е. включающего и исключительные экономические зоны.

Ф.А. Попов

Отраслево-статистическая школа – ведущая отечественная научная школа в экономической географии первой четверти XX в. Создана профессором В.Э. Деном, который относил экономическую географию к экономическим наукам, определял ее как науку о народном хозяйстве, направленную на «изучение современного состояния отдельных отраслей хозяйственной жизни и их географического распространения». В самом названии школы подчеркнута ее ориентация на отраслевой подход к исследованиям и применение в качестве основного статистического метода. Ден и его ученики известны своими тщательно выполненными описаниями отраслей хозяйства, разработкой оригинальных методических приемов использования и анализа статистических материалов, применением сравнительно-исторического метода. Ден как лидер школы возглавлял первую в России кафедру экономической географии на экономическом факультете Санкт-Петербургского политехнического института (1903-1930), был автором первого вузовского учебника «Экономическая география» (1924), первым в России ввел в высшей школе обязательные письменные курсовые работы студентов по экономической географии. Во второй половине 1920-х гг. между сторонниками отраслевого (представители «традиционной школы» В.Э. Дена) и районного (представители «антитрадиционного блока» в составе С.В. Берштейн-Когана, Н.Н. Баранского, Л.Д. Синицкого и др.) направлений в экономической географии разгорелась острая полемика. В ее рамках одним из основных был вопрос о месте экономической географии в экономических или географических науках. В конце 1920-х – начале 1930-х годов отраслево-статистическая школа была причислена к буржуазным и подверглась фактическому разгрому со стороны властных структур; многие ее представители подверглись репрессиям. Вопрос о значении и месте отраслево-статистической школы в отечественной экономической географии до сих пор является дискуссионным.

В.Е. Шувалов

Оффшор (оффшорная зона) (от английского «off shore» – «вне берега») – страна или территория, обеспечивающая конкретным корпоративным структурам-нерезидентам (компаниям, банкам, фондам, трастам и т.д.), зарегистрированным в них, возможность существенно сни-

зить налоговые и другие платежи, анонимно проводить финансовые операции, скрывая конечных выгодополучателей (т.е. в целом благоприятные правовые условия для ведения бизнеса с упрощенным административным и финансовым надзором). Является одним из типов *свободных экономических зон*.

Для О. характерны следующие черты: максимальное упрощение процедуры регистрации (не устанавливается минимальный размер уставного капитала, не подлежат разглашению личности владельцев и т.д.); налог на прибыль отсутствует или не превышает 1-2%; отсутствуют таможенные пошлины и сборы для иностранных инвесторов; отсутствуют валютные ограничения; банковская и коммерческая секретность поддерживается на высоком уровне. О. могут представлять собой целое государство (обычно небольшое по территории; Люксембург, Лихтенштейн, Андорра, Панама, Либерия) или часть государства. Оффшорными зонами являются многие островные территории (в т.ч. Каймановы острова, Тринидад и Тобаго, Британские Виргинские острова). Через О. проходит значительная часть мировых инвестиционных и финансовых потоков. Близки по смыслу к термину «О.» понятия «налоговая гавань», «налоговый рай», «оффшорная юрисдикция» и др.

Е.Н. Самбурова

П

Паром (паромное сообщение). 1). Система транспортного сообщения между участками суши (островами, берегами рек, озер и морей), разъединенными водными преградами (акваториями), объединяющая их посредством специальных плавучих транспортных средств (судов-паромов), курсирующих по фиксированным маршрутам. 2). Плавучее судно для перевозки людей, лошадей, скота, повозок, автомобилей через реки, небольшие озера или морские проливы между двумя определенными точками берега. Через небольшие и несудоходные реки П. протягиваются по тросу (закреплен концами на противоположных берегах; управляется вручную или механическим приводом). Для перевоза через большие или судоходные водные пространства используются паромные суда, пригодные и для перемещения больших грузов (в т.ч. железнодорожных поездов). Они имеют двигательную установку, иногда симметричное строение и носа, и кормы; рули и винты в носу и корме позволяют двигаться вперед и назад. Такие П. имеют специальное оборудование и помещения для перевозимых предметов.

Типы П.: железнодорожные, автомобильные, смешанные; морские, озерные, речные; самоходные и несамоходные; обычные суда, катамараны, на подводных крыльях, на воздушной подушке. Паромные суда могут быть челночного сквозного устройства (въезд с одной кормы, выезд – с другой) или только с одним въездом-выездом (аппарелью).

П. распространены в морских акваториях с большим числом островов, полуостровов и сильно изрезанной береговой линией; курсируют по озерам (между важнейшими транспортными узлами); через широкие реки. Наибольшее распространение П. получили в островных и архипелажных странах – в Индонезии, Филиппинах паромное сообщение – социальный, экономический, культурный и политический интегратор этих обширных по площади государств; большое значение П. имеют для Дании, Великобритании, Испании, Японии и др.). П. перевозят значительное количество транспортных средств, грузов и пассажиров. Наиболее загружены П. через проливы Па-де-Кале (до открытия Евротоннеля ежегодный поток пассажиров на паромах из Дувра в Кале составлял 20-21 млн. пассажиров ежегодно в одном направлении; в 2010 г. – ок. 13 млн.). Широко распространено паромное сообщение

на реках Амазонка, Парана, Конго, Ганг (с притоками), Янцзы (сокращается из-за сооружения большого числа новых мостов), Нигер; в России: Лена, Енисей, Амур (между пристанями КНР и России), Обь, Иртыш, Волга и др.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Пассажирооборот – работа транспортных средств, измеряемая произведением числа перевезенных пассажиров на дальность их перевозок по каждому виду транспорта (измеряется в пассажиро-километрах). Часто термин П. используется для обозначения объема перевозки пассажиров через аэропорты или пассажирские терминалы других видов транспорта (морские и речные порты). См. также ст. *Грузооборот*.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Первичные источники энергии (ПИЭ) – природные источники энергии, не подвергнутой процессу искусственного преобразования для целей конечного использования (потребления) человеком. Подразделяются на невозобновимые (нефть, газ, уголь, сланцы и другие виды ископаемого топлива, руды радиоактивных металлов) и возобновимые виды (энергия ветра, солнца, падающей воды, приливной волны, внутреннего тепла земли, биомасса и др.). ПИЭ следует отличать от продуктов их переработки для целей более удобного использования [электроэнергия (самый распространенный вторичный источник энергии), нефтепродукты (бензин, керосин, дизтопливо, мазут и др.), биотопливо (биодизель, биоэтанол, биогаз), водородное топливо].

В.М. Сокольский

Перевозки – перемещения грузов и пассажиров из одного места (района, страны) в другое. Разделяются по виду перемещаемых элементов на грузовые и пассажирские; по числу используемых видов транспорта – мономодальными (используется только один вид), бимодальными, мультимодальными. Смешанными называются перевозки, при которых контейнеры или трейлеры перегружаются с одного вида транспорта на другой; комбинированными – погрузка своим ходом и перевозка автотранспортных средств (в т.ч. прицепов и полуприцепов) на железнодорожных платформах на небольшие и средние расстояния. См. также ст. *Интермодальные перевозки*.

С.А. Тархов

Перемещенные лица – термин сложно поддается однозначному определению, в связи с его различным правовым использованием в разные исторические периоды. Впервые термин П. л. стал применяться во время Второй мировой войны к жителям, подвергшимся насильственному перемещению в Германию с оккупированных ею территорий;

чаще всего использовалось сочетание «беженцы и П. л.». После окончания войны возникла необходимость репатриации П. л. на родину. В 1945 г. между странами антигитлеровской коалиции были подписаны соглашения по облегчению и ускорению процедуры репатриацию лиц, перемещенных вследствие войны (включая военнопленных), которые в момент освобождения или позже окажутся на территории договаривающихся сторон. В рамках ООН была создана Международная организация по делам беженцев, которая в 1951 г. реорганизована в Управление Верховного Комиссара ООН по делам беженцев (УВКБ ООН).

В современной терминологии чаще используется термин «внутреннее П. л.», т.е. лицо, которое в результате вооруженных конфликтов, внутренних беспорядков, систематических нарушений прав человека, либо природных или вызванных деятельностью человека катастроф, было вынужденно покинуть место постоянного проживания, но не пересекло официальные границы своего государства. Не существует специальной конвенции относительно прав внутренних П. л. Многие конфликты или происшествия, вызывающие появление внутренних П. л., не попадают под юрисдикцию УВКБ ООН. Проблемами внутренних П. л. занимаются Международный комитет Красного Креста, Международная Организация по Миграции, специальные представители ООН. Часто масштабы и направления потоков внутренних П. л. не учитываются в полном объеме, т.к. перемещения происходят на короткое время и небольшие расстояния. В России вместо термина «внутренние П. л.» используют термин «вынужденные переселенцы». См. ст. *Беженцы*, *Миграция вынужденная*, *Репатриация*.

М.С. Савоскул

Перепись населения – по определению Статистической комиссии ООН «единый процесс сбора, обобщения, оценки, анализа и публикации, или распространения другим образом, демографических, экономических и социальных данных, относящихся по состоянию на определенное время ко всем лицам в стране или четко ограниченной части страны». П. н. – наиболее надежный источник информации о численности и составе населения страны, основа для текущих оценок населения и его структуры. В программы П. н. входит сбор информации о демографических (пол, возраст, национальности, семейном положение, число детей и т.д.), экономических (занятие, отрасль экономики, источник средств существования, доход), этнических (национальность, знание языков, иногда вероисповедание и др.) признаках, характеристиках образованности (грамотность, достигнутый уровень образования, профессия и др.) и прочих признаках населения. Информация, собираемая и обрабатываемая в ходе П. н. – основной источник данных для научных исследований в рамках *географии населения* (демогеографии, этногеографии, изучения размещения населения, исследованиях уровня жиз-

ни населения и др.). П. н. проводятся регулярно (в среднем, 1 раз в десять лет; по рекомендациям ООН – в годы, оканчивающиеся на «0»).

П.Л. Кириллов

Племя – тип этнической общности (и в более широком смысле – этносоциальной организации в целом), характерный преимущественно для ранних стадий исторической эволюции человечества. Как правило, включает большое число общин и родов, но при этом отличается сравнительно высокой степенью культурно-языкового единства. В западной литературе термин П. (в английском языке «tribe») используется также для обозначения крупных современных этнических общностей, большей частью в африканских и некоторых других развивающихся странах (йоруба, хауса, зулусов и т.д.), далеко уже ушедших от «племенного» уровня социально-экономического и культурного развития в историческом понимании этого слова. С таким употреблением термина П. связан и широко распространенный (в т. ч. в социально-экономической и, особенно, в политической географии) производный от него термин «трайбализм» («трибализм»).

В.Н. Стрелецкий

Плотность населения – показатель расселения, косвенно характеризующий освоенность территории населением и социально-экономическую нагрузку на территорию; удельная населенность территории, рассчитываемая как отношение численности населения территории к площади территории (без учета крупных внутренних водных бассейнов). Отражает исторические, социально-экономические и природные условия и закономерности расселения.

Значения П. н. приводятся в расчете на единицу площади (обычно на 1 км^2). В аналитических целях П. н. уточняется: в расчетах используется часть общей численности населения (например, плотность сельского населения) и/или часть площади территории (например, площадь селитебных зон, застроенных территорий и т.д.). Экономическая П. н. учитывает экономическую освоенность территории; социальная П. н. – неравномерности расселения (рассчитывается как средневзвешенное значение П. н. по численности населения частей территории).

В начале 2010-х гг. средняя П. н. обитаемой суши Земли составляет 51 чел. на км^2. Максимальные значения среди независимых государств (чел. на км^2) – в Монако (18,1 тыс.), Сингапуре (8,4 тыс.); среди крупных стран – в Бангладеш (более 1 тыс.). Минимальные – в Западной Сахаре, Монголии (менее 2); в России – 8,4 [максимум в Москве (4,8 тыс.), минимум в Чукотском АО (0,07)].

П.Л. Кириллов

Побочная фактическая сецессия – разновидность *фактической сецессии*, представляющая собой вычленение территории из политического пространства суверенного государства, осуществляемое

движением, преследующим иные цели, нежели реализация юридической сецессии (захват власти во всем государстве, установление контроля над природными ресурсами и т.п.). Результатом П. ф. с. обычно является возникновение слабовыраженных *неконтролируемых территорий* (например, внутренние территории Колумбии, часть штата Чьяпас в Мексике), однако возможно и образование таких жизнеспособных *квазигосударств*, как «Китайская республика на Тайване».

Ф.А. Попов

Повстанческое государство – разновидность *квазигосударства*, образовавшегося в результате *побочной фактической сецессии*. Наиболее распространено в форме временных государствоподобных образований, возникающих на части территории суверенного государства в ходе гражданской войны (Северный Кот-д'Ивуар в 2002-11 гг., Юго-Восточное Сьерра-Леоне в 1991-2002 гг.).

Ф.А. Попов

Полимагистраль – система параллельных линий нескольких видов сухопутного транспорта и линейной инфраструктуры (железная дорога, автодорога, трубопровод, линия электропередачи), сосредоточенная вдоль одной полосы территории. Протяженные П., связывающие несколько районов или стран, называются транспортными коридорами. Термин введен в научную литературу А.А. Воробьевым (1970) и И.М. Маергойзом. Примеры П. в России: Транссибирская магистраль (железная дорога) + Сибирский тракт + нефтепровод Туймазы – Омск – Ачинск – Ангарск + ЛЭП); Северо-Кавказская магистраль (железная дорога, автомагистраль и ЛЭП Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Махачкала).

С.А. Тархов

Политическая география – отрасль общественной географии, изучающая территориально-политические системы (ТПС) в их взаимодействии друг с другом. ТПС – объективно взаимосвязанные сферы: политические и административные границы, центры управления, органы власти, партии, общественные движения, функционирующие на разных территориальных уровнях (от мира, крупных регионов до стран, их отдельных районов) и специфических в политическом отношении локальных образований (анклавов, эксклавов, ареалов этнических меньшинств и т.п.). ТПС бывают интегральные, многокомпонентные и «отраслевые». Основным теоретическим подходом П. г. является изучение взаимодействия в триаде: территория (включая границы) – государство – идентичность.

П. г. проходит стадию формирования проблем и дифференциации. Среди ее наиболее развитых отраслей – лимология (география границ), география федерализма, география терроризма и др. Многие из них развиваются на стыке географии и политологической науки. Так, элек-

торальная география может рассматриваться и как географическая, и политологическая наука.

Как составная часть географии П. г., подобно страноведению, синтезирует выводы географии хозяйства, населения, культуры, а в определенной степени и естественно-научных отраслей географии. В результате интеграции развиваются такие новые научные направления, как культурно-политическая география, политическая геоэкология.

Н.С. Мироненко

Полюсов роста теория – одна из первых центр-периферийных теорий, отвергающих тезис об изначальном равенстве участников рынка. Предложена в 1950 г. французским экономистом Ф. Перру, во многом основана на представлениях Й. Шумпетера о роли инноваций в экономическом развитии. Близка к теории *диффузии нововведений* Т. Хегерстранда, с одной стороны, и к учению о *территориально-производственных комплексах* (ТПК) Н.Н. Колосовского, – с другой. Решает как задачу объяснения экономического развития территории, так и определения такого размещения вновь создаваемых предприятий, при котором рост будет распространяться на возможно более обширную территорию. Породила представления об осях развития (Ж. Будвиль, 1960-е гг.). Кризис городов с узкой промышленной специализацией при переходе к рыночной экономике в странах бывшего СССР, Центральной и Восточной Европы обнаружил слабые стороны теории.

С конца XX в. развивается преимущественно в рамках концепции промышленных кластеров М. Портера, позволяющей соединить идеи А. Маршалла о внешней экономии от масштабов производства для малых и средних предприятий, обеспечиваемой их компактным размещением в одном промышленном районе, с теорией внешнеэкономической деятельности фирм, предполагающей анализ конкурентных преимуществ. В отличие от ТПК, ориентированных на комплексное использование ресурсов, промышленные кластеры ориентированы на совместное использование инфраструктуры, как материальной, (включающей и поставщиков), так и нематериальной (производств. навыков и каналов распространения инноваций). Во Франции кластеры, развиваемые с государственной поддержкой, именуются полюсами конкурентоспособности (pôles de compétitivité).

В.А. Шупер

Поляризованный ландшафт (поляризованная биосфера) – идеальная территориальная структура *культурного ландшафта* для гармоничного сосуществования человека и природы; концепция П. л. как один из подходов функционального зонирования территории предложена автором статьи в 1970 г. Большой город и дикая природа – противоположные и равноценные виды окружающей среды. Между ними распо-

лагаются прочие функциональные зоны, промежуточные по плотности постоянного населения, по степени интенсивности землеприродопользования, по транспортной доступности (см. рис. 4). Поселения, разрастаясь вдоль дорог, фактически разбивают территорию на клетки, слишком тесные для размещения необходимых органов естественного ландшафта и обитания в нем достаточно многочисленных популяций диких животных. Надо не только заповедать уцелевшие уголки природы, но и соединить их широкими зелеными коридорами в единый массив, охватывающий всю сушу – т.н. эконет.

В П. л. пересекаются две основные транспортные системы: 1) утилитарные дороги для спешащих людей и грузов с общественными деловыми центрами в урбанизированных узлах; 2) природные пути диких животных, сходящиеся к заповедникам. На каркас путей наращиваются функциональные зоны, в них встраивается третья сеть, добавочная – рекреационная, диагональная по отношению к прочим. Концепция П. л. учитывает российскую специфику и отличается от зарубежных проектов эконета: 1) главными осями зеленых коридоров служат административные границы; 2) сохраняется преимущество общественного транспорта над легковыми автомобилями; 3) главное средство охраны природы – относительно плохая транспортная доступность. П. л. в пригородных зонах несовместим со строительством кольцевых и хордовых автодорог. Требуется скоростное пассажирское сообщение с пересадкой в центральном транспортном узле. Исходный *картоид* предназначен для преобразований применительно к местным условиям. Так, в нижней части рисунка показан прибрежный вариант П. л. В дальнейших приближениях учитываются рельеф и гидросеть. Поляризация ландшафта – не только экологическая программа, но и объективный социально-экономический процесс. Можно использовать «плохую» социально-экономическую поляризацию для создания «хорошей» экологической – превратить депрессивные районы и заброшенные земли в процветающие природные парки.

Б.Б. Родоман

Порт – транспортный узел на берегу водоема (водотока), принимающий и отправляющий суда с грузами и пассажирами, которые перегружаются (пересаживаются) на сухопутные транспортные средства и наоборот. Включает специальные сооружения для обслуживания судов. Состоит из: 1) аванпорта (передовой водной части с внешним и внутренним рейдом); 2) причального фронта в виде пирса (швартовка возможна с двух сторон), мола (с одной стороны), причала; 3) специальных терминалов (обрабатывают особые виды грузов); 4) грузового района (склады, ж.-д. и автомобильные терминалы); 5) сухих и плавучих доков (здесь осуществляются техническое обслуживание и ремонт судов); 6) подъездных путей. Пассажиры обслуживаются на водных вокзалах (морских, речных, озерных). Каждый П. имеет свою сухопутную зону

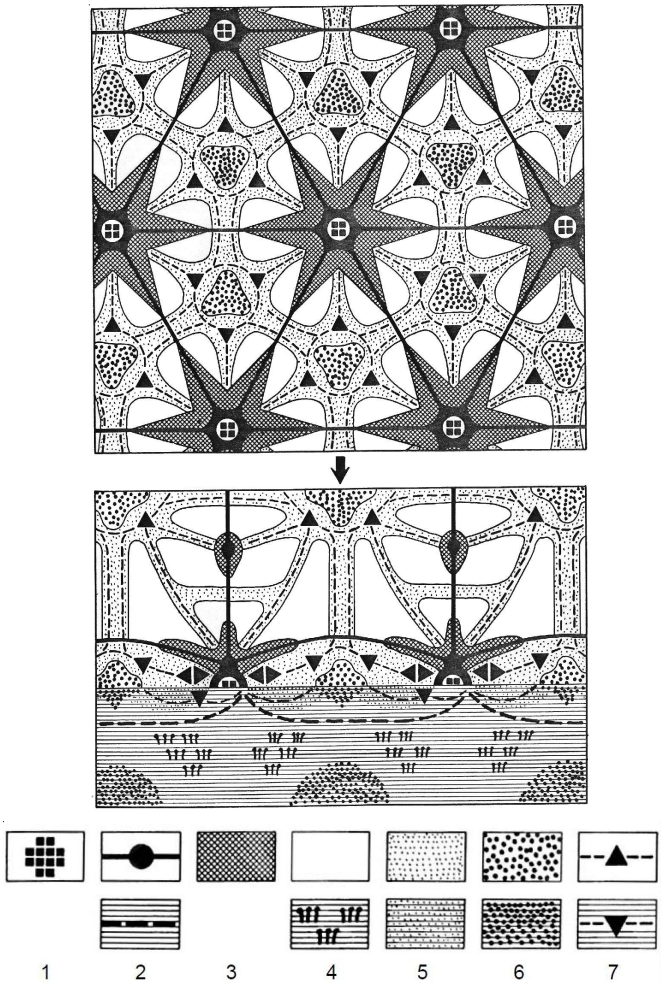


Рис. 4. Универсальный сетевой поляризованный культурный ландшафт: вверху – на однородной равнине посреди континента; внизу – в прибрежных частях суши и моря (озера)

Функциональные элементы: 1 – городские историко-архитектурные заповедники; 2 – центры городов, утилитарные сухопутные скоростные дороги и водные рейсы; 3 – жилые районы с постоянным населением и обрабатывающей промышленностью, безвредной для окружающей среды; 4 – сельское хозяйство высокой и средней интенсивности, морские (озерные) плантации и промыслы; 5 – загородные природные парки для отдыха и туризма, экстенсивное сельское хозяйство (естественные сенокосы, пастбища, агрорекреационные угодья), любительская охота и рыболовство, лесная промышленность; 6 – природные заповедники; 7 – рекреационные поселения и жилища (дачи, дома отдыха, турбазы, плавучие отели) и соединяющие их туристские маршруты, дороги, тропы, рейсы.

тяготения – хинтерланд (включает пункты, из которых прибывают грузы) и водную зону тяготения – форланд (сеть других П., которые связаны с данным П. прямыми морскими линиями).

Главными характеристиками транспортной работы П. являются их грузооборот и контейнерооборот. По набору перерабатываемых в них грузов П. разделяют на специализированные (преобладает какой-либо один вид грузов), универсальные (обрабатываются разные виды грузов).

Существуют следующие типы узко специализированных П.: контейнерные, железорудные, угольные, нефтяные, лесные, по экспорту глинозема, по экспорту бананов и тропических фруктов и др. По доле главных видов грузов выделяют П. с доминированием насыпных, навалочных, наливных, генеральных грузов, в т.ч. контейнерных. П. бывают торговыми (грузовыми), пассажирскими, комплексными (обрабатывают и грузы, и пассажиров), военными. Выделяют также морские, речные и озерные П. Морской П. – транспортный узел на берегу моря или в эстуарии реки, принимающий и отправляющий морские суда с грузами и пассажирами. По своему положению относительно береговой линии делятся на естественные (с закрытой акваторией благодаря положению в заливе или глубокой бухте, эстуарии, защищенным мысом) и искусственно созданные (защищены от открытого моря искусственными сооружениями – волноломами и молами). В мире свыше 4,2 тыс. морских П. [крупнейшие по грузообороту (млн. т; 2011): Шанхай (590), Сингапур (531), Тяньцзинь (460), Роттердам (435), Гуанчжоу (431); грузооборот всех морских П. России – ок. 565 млн. т (2012 г.); крупнейшие контейнерные П. мира (млн. TEU): Шанхай (32,5), Сингапур (31,6), Гонконг (23,1)]. Речной П. – транспортный узел на берегу реки, в котором грузы передаются (перегружаются) с речного на сухопутные виды транспорта (пассажиры пересаживаются) и наоборот. Состоит из нескольких причалов и пристаней, грузового района (включающего склады и подъездные пути). Крупнейшие речные П. мира расположены в Китае [по грузообороту; млн. т; 2011: Сучжоу (380), Наньтун (173), Нанкин (171)]. Озерный П. – транспортный узел на берегу озера, в котором происходит передача грузов (пассажиров) с судов на сухопутные транспортные средства и наоборот. Крупнейшие озерные П. мира (млн. т, 2011 г.): Дулут (35), Чикаго (20), Ту-Харборс (16).

В некоторых странах термин П. используется для обозначения сухопутных терминалов и интермодальных комплексов, расположенных вдали от побережья морей, озер или рек (в КНР: сухопутный П.).

С.А. Тархов

Портовый комплекс – большой по территориальным размерам порт со сложной планировочной структурой и очень большим грузооборотом (более 150 млн. т в год), имеющий в своем составе несколько крупных терминалов с разной специализацией (в т.ч. обширные по

площади контейнерные терминалы), объединенных совместной инфраструктурой – логистическими парками, узлами внешнего сухопутного (железнодорожного, автомобильного, трубопроводного) и воздушного транспорта. Площадь П. к. сопоставима с площадью города, в котором он расположен, включая его пригородную зону.

В 2000-е гг. благодаря интенсивной контейнеризации во многих районах мира (особенно в Восточной и Юго-Восточной Азии, на побережье Западной Европы и США) стали формироваться новые территориальные системы портов – т.н. портовые агломерации (пространственные группировки портов), представляющие собой скопления нескольких портов (П. к.) в небольших по размерах, но сильно уплотненных ареалах (расстояния между соседними портами в такой агломерации не превышают 120 км). Портовые агломерации, включающие в себя П. к., в западной литературе называют «портовыми кластерами». К 2010-м гг. сформировалось 15 крупнейших портовых кластеров (9 расположены в Восточной Азии, 3 – в США, 2 – в Европе, 1 – в Юго-Восточной Азии). Крупнейшие по общему грузообороту (млн. т; 2007) портовыми кластеры мира: дельта р. Янцзы (1186; включая П. к. Шанхай, Нинбо – Чжоушань, Наньтун); дельта р. Чжуцзян (823; П. к. Гуанчжоу, Гонконг, Шэньчжэнь, Чжухай); дельта Рейна – Мааса – Шельды (780; П. к. Роттердама и Антверпена, порты Зеландии и Амстердама); западный берег Бохайского залива (686; П. к. Тяньцзиня и Циньхуандао, порты Таншань и Хуанхуа), Сингапурский пролив (596; П. к. Сингапура, порты Танджунг-Пелепас и Джохор).

С.А. Тархов

Поселок городского типа – населенный пункт, имеющий статус поселка городского типа, который присваивается ему законодательно. Относятся к населенным пунктам, занимающим промежуточное положение между городами и сельскими поселениями. Обычно П. г. т. выполняют промышленные, транспортные, курортные, административные и другие городские функции, но которые недостаточно развиты, чтобы получить статус города. Различия между малыми городами, П. г. т. и сельскими поселениями достаточно условны: многие П. г. т. по своей людности, выполняемым функциям, образу жизни населения не отличаются от городов, а некоторые – идентичны сельским поселениям.

Статус П. г. т. был введен в СССР в 1920-е гг., в настоящее время он сохранился в некоторых странах СНГ. В РФ П. г. т. считаются населенные пункты, утвержденные законодательными актами субъектов страны в статусе П. г. т. (рабочих, курортных, дачных поселков) на основе определенных количественных и качественных критериев.

А.Г. Махрова

Постиндустриальный промышленный комплекс (ППК) – совокупность отраслей и производств постиндустриальной эпохи, объе-

диняемых в соответствии с их доминирующей, социальной функцией, а не традиционной субстанциональной или производственно-технологической. С точки зрения человека постиндустриального общества – это не те отрасли, которые обеспечивают его по существу «первичные», в значительной степени физиологические потребности (в продовольствии, одежде, обуви, жилище, бытовых удобствах и других атрибутах т.н. общества потребления). В состав ППК необходимо включать те отрасли и производства, атрибутивность которых вытекает из общего характера постиндустриального общества как «общества развитого потребления». Речь идет не о количественном росте объема потребляемых материальных благ и повышении их качества, а о принципиально ином развитии потребления, пределов которому нет. Специфическое направление этого развития в постиндустриальном обществе – все более интенсивное и одновременно все более долговременное потребление информации, времени и пространства (физического, экономического и информационного) человеком, срок жизни которого возрастает, и который в ходе данного процесса потребления создает соответствующие новые товары, технологии и виды деятельности.

Атрибутивными для ППК можно считать те отрасли промышленности, продукция которых способствует: 1) «сжатию пространства», т.е. резкому сокращению времени, необходимого для перемещения людей, товаров и услуг на заданное расстояние; 2) «сжатию времени», т.е. возможности осуществлять разнообразные виды деятельности с необходимым эффектом и в реальном режиме времени или с минимальными его затратами, в основном благодаря применению электронных технологий; 3) удовлетворению возрастающих потребностей общества и каждого человека в информации (на любых носителях) – как уже созданной ранее, так и создаваемой вновь; 4) продлению человеческой жизни, сохранению здоровья и созданию здорового образа жизни; 5) максимальной реализации потенциала каждого человека в творческой деятельности (искусство, литература и др.); 6) защите окружающей среды, сохранению биоты.

В состав ППК включены следующие отрасли и производства обрабатывающей промышленности: электронная промышленность (производство компьютеров и периферийных устройств, полупроводников и других компонентов, средств связи, оптических приборов и инструментов, высокоточное научное, медицинское и так называемое «экологическое» приборостроение), транспортное машиностроение (авиаракетно-космическая промышленность, автомобильная промышленность, судостроение), фармацевтическая промышленность, полиграфическая промышленность, прочие отрасли и производства (в т.ч. производство медицинских инструментов, медицинского и спортивного оборудования и инвентаря, музыкальных инструментов и др.). В США в конце 2000-х гг. условно чистая продукция отраслей и производств, входящих в ППК,

составила ок. 690 млрд. долл. (35%) от итога по обрабатывающей промышленности страны.

А.П. Горкин

Потери населения – депопуляция, вызываемая природными и социальными катаклизмами (землетрясения, наводнения, наводнения, эпидемии, неурожаи и голод, войны, революции, карательные действия, геноцид, крупные катастрофы и т.п.). П. н. обычно локализованы на определенной территории (регион мира, страна, ее районы).

Те или иные катаклизмы, прежде всего, сказываются на количественных параметрах демографического развития и, в первую очередь, вызывают массовые преждевременные смерти в результате прямой гибели людей (например, непосредственно во время стихийного бедствия, в ходе военных действий и т.д.) или же резкого и быстрого ухудшения жизненных условий. Одновременно с происходящим повышением уровня смертности уровень рождаемости, наоборот, снижается вследствие учащающихся разрывов супружеских связей, откладывания рождений, сокращения брачности. Всё это, как правило, сопровождается ростом эмиграционного оттока населения с территории бедствия. Названные факторы в конечном итоге приводят к уменьшению численности населения или существенному замедлению темпов его роста, а также к сокращению численности отдельных возрастно-половых групп.

Землетрясения, ураганы (включая тайфуны) и т.п. стихийные бедствия вплоть до настоящих дней сохраняют значение одной из основных причин массовых П. н. Всего за 10 секунд ашхабадского землетрясения 6 октября 1948 г. погибли десятки тысяч людей (по различным оценкам от 35 до 110 тыс.). Более длительное время – 2 дня, 12-13 ноября 1970 г., свирепствовал ураган в дельте р. Ганга, который унес жизни около 1 млн. человек. Немалые П. н. связаны с эпидемиями, неурожаями и голодом. Известность приобрела и пандемия т.н. испанки (гриппа), которая в 1918-19 гг. прервала жизнь более 20 млн. человек на всех континентах. Голод для ряда современных стран (особенно Африки) остается значительным фактором П. н. По одному из расчетов конца 1980-х гг., от голода умирают ежегодно 13-18 млн. человек экономически слаборазвитых регионов. Рассмотрим такую грустную тему, как демографические последствия СПИДа: только в странах Африки, Азии и Латинской Америки в течение 1995-2000 гг. от последствий заражения вирусом иммунодефицита человечество потеряло свыше 10 млн. жизней. Следует отметить значительные П. н. в периоды социальных катаклизмов и потрясений (Тайпинское восстание крестьян в Китае в середине XIX в. сопровождалось гибелью 25-30 млн. человек; в Камбодже «социальный эксперимент», осуществленный в 1975-78 гг. режимом Пол Пота, привел к гибели, по разным оценкам, от 1,5 до 3 млн. человек из 8,4 млн. жителей страны). К числу социальных причин П. н. относится, например, открытие

Америки в XV в., давшее резкий толчок работорговле, объектом которой стало население Африки. По подсчетам афро-американского историка У. Дюбуа, людские П. н. африканского континента в XVI-XIX вв. составили 100 млн. человек, из которых 60 млн. приходилось на вывоз рабов в Америку и 40 млн. на т.н. арабскую работорговлю (Северная Африка и частично Западная Европа). Хотя эти данные оспариваются (одни ученые считают их заниженными и доводят П. н. Африки за последние 4-5 столетий до 200 млн. человек, другие же, напротив, оценивают их как очень завышенные), тем не менее, несомненно, что П. н. Африки были значительными.

За прошедшее столетие Россия понесла большие П. н. в годы Гражданской, Первой и Второй мировой войн, а также репрессий 1930-40-х гг. Потери всей Российской империи в Первую мировую войну составили приблизительно 8 млн. человек, из них на долю территорий, входящих ныне в Российскую Федерацию, пришлось 4-6 млн. человек. Гражданская война, по разным оценкам, унесла от 8 до 13 млн. жизней. Если к этой цифре добавить количество эмигрантов, спровоцированных военными действиями и репрессиями, то можно говорить о потерях в 14-16 млн. человек, из которых П. н., проживавшего на территории образованной в 1918 г. РСФСР, составили 3-5 млн. человек. Коллективизация, голод и массовые репрессии 1930-40-х гг. в общей сложности унесли жизни до 10 млн. россиян. Вторая мировая война по официальным (и признанным научным сообществом) данным обошлась Советскому Союзу в 27 млн. человек (а по неофициальным данным – в 40 млн. человек). На долю населения РСФСР по официальной статистике из них пришлось 14 млн. человек (20 млн. чел. – по неофициальной). Таким образом, только прямые потери России от социально-исторических катаклизмов XX в. составляют свыше 40 млн. человек. К ним еще нужно добавить и косвенные демографические потери, вызванные резким снижением рождаемости в годы невзгод. Войны, голод и массовые репрессии, резко нарушив половозрастную структуру, ослабили и здоровье населения. Следует учитывать, что те, кто погиб на войне, в ГУЛАГе, от голода и болезней, не могли иметь детей или больше детей, чем у них уже было. Все это, вместе взятое, неблагоприятно сказалось на показателях рождаемости и смертности РСФСР (и Российской Федерации) в послевоенные годы. По гипотетическим оценкам, численность населения России при отсутствии в ее истории вышеупомянутых катаклизмов, составляла бы в настоящий момент свыше 270 млн. человек.

А.П. Горкин

Предпосылки размещения производства – наличие у субъекта принятия решений необходимых и достаточных: а) ресурсов (в т.ч. капитала, производственного и научно-технического потенциала, кадров); б) системы управления; в) организационного опыта; г) рынка сбыта продукции (предполагаемого или имеющегося; в т.ч. гарантированного:

межфирменные контракты, правительственные заказы, межгосударственные соглашения и др.). См. также ст. *Маркетинг*.

А.П. Горкин

Пригородная зона – территория, окружающая крупный город и находящаяся с ним в тесной функциональной взаимосвязи и взаимозависимости. П. з. может быть частью городской агломерации; обычно она не имеет утвержденного статуса и четких границ. Ее основная функция состоит в обеспечении жизнедеятельности ядра агломерации; значительная часть ее поселений является спальными, промышленными, транспортными, рекреационными и другими дополнениями города-центра, которые тяготеют к нему в хозяйственном, культурно-бытовом, трудовом отношениях.

Часть территории П. з. может быть использована для размещения складских комплексов, аэропортов, объектов водоснабжения, кладбищ, очистных сооружений, под пригородное сельское хозяйство, складирование твердых бытовых отходов и проч. Одновременно П. з. выполняют санитарно-защитные функции, служа «зелеными легкими», и являются территориальным резервом для развития города-центра. П. з. крупнейших городов являются территориями острой конкуренции и конфликтов разных функций за территориальные ресурсы.

А.Г. Махрова

Прилежащая зона – морское пространство, представляющее собой часть *исключительной экономической зоны* суверенного государства, непосредственно прилегающее к его территориальным водам и служащее его государственной границей. Используется для осуществления контроля за иностранными судами в части соблюдения ими таможенных, фискальных, иммиграционных и санитарных правил. Не может распространяться за пределы 24 морских миль от исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод.

Ф.А. Попов

Принципы размещения производства – исторически изменяющиеся ментальные конструкции субъекта принятия решения о размещении. П. р. п. выступают в форме «приоритетов», часто отражающих субъективные предпочтения предпринимателя, принимающего решение, а применительно к государству – в форме *региональной политики*. При реализации региональной политики государством П. р. п. (развитие депрессивных регионов и внеагломерационных территорий, вынос вредных производств в малонаселенные районы, уменьшение неравномерности размещения стратегически важных отраслей и проч.) могут вступать в противоречие с целевой функцией рыночного производства – получением прибыли.

А.П. Горкин

Природно-хозяйственное районирование – выявление и исследование целостных территориальных систем взаимосвязанных и взаимодействующих экономических и природных компонентов, процессов, обладающих единством индивидуальных черт природы и обусловленной ими четко выраженной спецификой хозяйственной деятельности. В ходе П. х. р. структурируется общественно-природное взаимодействие, являющееся результатом интеграции экономики и хозяйства. П. х. р. сопровождается членением территории, определением границ районов по интенсивности экономических, природных, ресурсно-экономических, экономико-экологических связей.

П. х. р. отражает отдельные черты физико-географического и социально-экономического районирования и интегрирует их. Для формирования природно-хозяйственных районов важно благоприятное сочетание природных факторов (рассматриваемых двояко: как ресурсы и как условия) с производственной и рыночной инфраструктурой, емкостью рынка, инвестициями, ЭГП территории (в т.ч. транспортно-географическим). П. х. р. опирается на комплексную оценку природно-ресурсного потенциала, учитывающую удельный вес компонентов в его структуре и их качественное состояние (степень загрязненности поверхностных и подземных вод, атмосферы, заболоченность территорий, эродированность почв, сокращение площади и видового состава лесов, степень истощенности природно-сырьевых ресурсов и проч.). Выделяют П. х. р. разного таксономического ранга. Иерархия районов предполагает пространственную их дифференциацию на более дробные единицы, отличающиеся своеобразием природно-ресурсных условий и спецификой природопользования. Наряду с интегральным П. х. р. выделяют его отраслевые виды: агроэкологическое, лесохозяйственное, водохозяйственное, природно-ресурсное и др. Каждое из них отличается широтой охвата природно-общественных элементов, формой связей и отношений между ними.

Важное значение П. х. р. заключается в унификации природных явлений и объектов на основе введения единых параметризованных характеристик и оценки их хозяйственной значимости. Результаты П. х. р. широко используются в разработке стратегии пространственно-временной организации общества.

Г.И. Гладкевич

Природно-хозяйственный район (ПХР) – целостная часть территории, хозяйственное освоение и специализация экономической деятельности которой обусловлены местными особенностями природной среды (характерными для нее природными условиями и природными ресурсами или их территориальными сочетаниями). ПХР представляет собой конкретный тип природопользования, базирующийся на определенном ресурсном потенциале и данных условиях освоения и характеризующийся природно-хозяйственным единством. Отраслевая и терри-

ториальная структуры ПХР по мере его формирования могут существенно меняться (вследствие введения новых факторов: форм собственности и управления, степени развития рыночных механизмов, этнокультурных особенностей и ЭГП, включая транспортно-географическое). Границы ПХР проводятся с учетом общих экологических условий территории, природных ресурсов, степени территориальной освоенности и существующей сетки границ административных районов (не всегда совпадают с ними так же, как и с естественными границами природного региона). По отношению к физико-географическому району и экономическому району ПХР имеет выраженный интегрированный характер. Выделение ПХР предваряет оценку природно-ресурсного потенциала территории, расчет природно-ресурсного баланса, выявления региональных проблем природопользования и путей их решения и определения народнохозяйственной (или рыночной) эффективности различных вариантов природопользования.

Г.И. Гладкевич

Производственно-технологическая (отраслевая) структура промышленности – совокупность технологических и технико-экономических связей между ее элементами (предприятиями), организованными в субсистемы иерархического характера (производства, подотрасли, отрасли, группы отраслей, их соотношения и собственно результаты производственной деятельности предприятий). Отраслевая структура промышленности отражает ее деление по назначению продукции, потребляемым видам топлива, энергии, сырья и материалов; применяемым в производстве технологическим процессам, машинам, приборам и другому оборудованию; профессиональному составу кадров; специфическим условиям работы и др.

А.П. Горкин

Производственные связи – хозяйственные отношения предприятия с другими предприятиями (одного или разных собственников) в процессе производства продукции в виде потоков сырья и материалов, топлива и энергии, полуфабрикатов (компонентов, деталей, узлов, агрегатов), услуг (в т.ч. информационных, транспортных и др.). Характер и интенсивность П. с. в значительной степени обусловлены территориально-организационной структурой, местоположением предприятия, выпускаемой продукцией, масштабом операций, технологией.

А.П. Горкин

Промышленное предприятие – компактный производственно-хозяйственный объект (как правило, территориально целостный), вырабатывающий или добывающий на основе определенным образом завершенной технологии и организационного единства однородную или преимущественно однородную продукцию и реализующий ее. Предпри-

ятие может принадлежать одной или нескольким частным фирмам, государству или функционирует на правах смешанной собственности. См. также ст. *Обрабатывающая промышленность*, *Добывающая промышленность*.

А.П. Горкин

Промышленное районирование – один из видов отраслевого районирования в экономической географии; способ выделить в пределах экономически освоенного пространства территории, которые специализируются на промышленных видах деятельности. Каждая отрасль (подотрасль) промышленности имеет свой набор *условий размещения производства*, который за редкими исключениями, локализуется в пределах пространства неравномерно. На этой основе возникла концентрация отраслей промышленного производства в районах расположения исходного сырья, источников дешевой энергии, вблизи мест концентрации населения, специфических потребителей промышленной продукции, вблизи морских портов и т.п.

П. р. предполагает выявление производственно-территориальных сочетаний разного таксономического ранга, складывающихся в промышленности в процессе географического распределения труда, под влиянием общих и региональных взаимодействий между экономикой, техникой и природной средой (промышленных группировок, промышленных узлов, промышленных комплексов). Иерархия П. р. охватывает промышленные районы, промышленные центры, промышленные пункты. Каждой таксономической единице соответствует определенная форма производственно-территориальных сочетаний. Ядра промышленных районов и промышленных центров – комплексы и группировки соответствующего ранга (вместе или раздельно), промышленных пунктов – единичные предприятия.

Промышленные районы могут быть комплексными и отраслевыми. Отраслевые выделяются по принципу преобладания (концентрации) видов деятельности отдельных первичных отраслей над всеми остальными отраслями (районы металлургические, машиностроительные, горнодобывающей промышленности и т.п.). Комплексные промышленные районы характеризуются преобладанием промышленной деятельности над сельскохозяйственной. Это преобладание заключается в концентрации персонала, стоимости продукции и величины производственных фондов над всеми другими видами деятельности. В пределах комплексных промышленных районов возникает синергетический эффект от правильного подбора, сочетания нескольких видов промышленной деятельности по принципу взаимодействия, взаимодополнения на ограниченной территории предприятий разных отраслевых производств, что почти всегда дает дополнительный экономический эффект, сверх обычного отраслевого.

Главные трудности П. р. заключаются в сочетании в высокоразвитых странах промышленной и сельскохозяйственной деятельности в пределах одной территории. К тому же промышленность располагается точечно, в то время как сельское хозяйство – преимущественно площадной вид хозяйственной деятельности. Отсюда проблема проведения границ районов. Она должна в каждом случае охватывать все значимые центры расположения пунктов размещения предприятий одной первичной или обобщенной отрасли или их интегральной совокупности.

В.Н. Горлов

Промышленно-информационный комплекс (ПИК) – интегрированная система различных видов деятельности, в основе которых лежит производство и использование промышленной продукции и услуг, предназначенных для обеспечения потребностей общества в информации на электронных носителях. В комплекс входят виды деятельности, обеспечивающие производство такой информации, ее передачу, хранение, переработку, а также пользование информацией и управление ею. Понятия «ПИК», «цифровая экономика», «электронный сектор экономики» по конкретному содержанию практически совпадают, но первое более точно передает интеграционную специфику данного межсекторального комплекса – сопряжение промышленности и сферы услуг, вторичного и третичного секторов экономики. В США в конце 2000-х гг. в ПИК было занято коло 6 млн. чел. (5,5% всех занятых в частной экономике страны), на долю которых приходилось около 10% всей выплаченной заработной платы. ПИК концентрирует свыше 30% всех затрат США на НИОКР.

А.П. Горкин

Промышленность – важнейшая, базовая часть современной мировой экономики; самая крупнейшая отрасль материального производства. П. зародилась в XVII в. в передовых по уровню развития науки и экономики странах мира (Англия, Голландия) и стала распространяться по другим странам и континентам с разной скоростью. За прошедшие века на основе использования достижений фундаментальной и прикладной науки и роста уровня образования населения П. прошла последовательный путь освоения механической энергии воды, пара, электричества и стоит на пороге освоения биологической и термоядерной видов энергии. Каждый переход на новый вид энергии сопровождался ростом производительности труда, появлением новый принципов территориальной организации производства, освоением новых технологий.

Появление П. способствовало революционному изменению в образе жизни основной части населения земного шара. В мире стали стремительно расти города и городские агломерации, абсолютно и относительно сокращаться доля сельского населения. Быстрое технологическое и организационное развитие П. приводит к опережающему всю ос-

тальную экономику росту производительности труда. Это обеспечивает возможности для сокращения количества занятых в промышленном производстве в передовых странах и высвобождает трудовые ресурсы для развития сферы обслуживания населения (третичного сектора экономики). Роль и значение П. определяется тем, что только она способна воспроизводить все остальные отрасли мировой экономики, обеспечивать себе и им освоение достижений научно-технического прогресса путем превращения их в новые технологии, виды оборудования, потребительские товары и услуги. Уровень и масштабы развития П. по странам мира крайне неравномерны. Отрыв ведущих стран мира от всех остальных крайне велик и в большинстве случаем уже не преодолим. Неравномерное расположение в мире человеческого капитала, природных ресурсов и источников первичной энергии всех видов сформировало мировую специализацию производства, мировое территориальное разделение труда и торговлю. Все страны мира имеют разную отраслевую структуру и масштабы развития П.; в разной степени участвуют в мировом ТРТ и мировой торговле промышленной продукцией, сырьем и энергией для ее производства.

Отрасли П. имеет собственные *факторы размещения производства* и *условия размещения производства*, которые определяют возможности их развития в пределах стран или их частей. Масштабы и технологический уровень промышленного производства определяют экономическую и военную мощь стран мира. Отсюда стремление к развитию промышленного производства в ранее отставших странах с учетом их возможностей. Существует большое количество групп отраслей П., выделяемых по разным признакам – назначению выпускаемой продукции, используемому сырью, технологии производства, инновационному потенциалу и т. д., основные из которых – *добывающая* П. и *обрабатывающая* П., высокотехнологичные и низкотехнологичные отрасли, тяжелая П. и легкая П., производство средств производства и производство предметов потребления и др. Существуют несколько различных статистических классификаций структуры П.: мировые, Европейского Союза, национальные (могут не совпадать). Наиболее сложна классификация обрабатывающей П.: в ней выделяют до двух десятков обобщенных и несколько сотен первичных отраслей. В основе этих классификаций лежит сочетания видов используемого первичного сырья и энергии, технологических приемов их преобразования и назначения конечной продукции.

Современные способы промышленного преобразования первичного природного сырья и энергии в конечную потребительскую продукцию сопровождаются образованием огромного количества разнообразных видов отходов, в том числе и крайне токсичных. Отсюда возникла проблема воздействия промышленного производства на природную среду, которая пока не находит своего полного решения.

За прошедшие века мир прошел стадию индустриализации и вступает в новую стадию постиндустриального развития. Однако значение промышленного производства не уменьшается. П. в своем развитии прошла пять технологических укладов и начинает формировать шестой уклад, в основе которого будут лежать новые принципы преобразования первичного вещества в конечную потребительскую продукцию и услуги (информационные технологии, нанотехнологии, биотехнологии и др.). В рамках развития шестого технологического уклада принципиальное значение приобретают вопросы роста уровня образования и культуры населения, формирования национальных высококвалифицированных кадров ученых, инженеров и рабочих, совершенствования форм территориальной организации и управления производством. Именно эти факторы становятся важнейшими в экономическом и геополитическим соревновании между странами мира.

В.Н. Горлов

Промышленные революции – поворотные пункты в истории мирового хозяйства, в ходе которых происходили качественные рывки в развитии производительных сил вследствие внедрения последних достижений науки и техники (новых орудий труда и методов производства продукции, резко повышавших производительность труда). Принято выделять три промышленные революции: первую (ПР), или промышленный переворот, с последней трети XVIII в. до последней трети XIX в.); вторую, или машинно-техническую (МТР), от последней трети XIX в. до первой половины XX в.); третью, или научно-техническую (НТР), со второй половины XX в. до наших дней. Все три революции начинались в наиболее развитых странах своего времени, постепенно охватывая другие государства. ПР началась в Великобритании с изобретением парового двигателя и ознаменовала начало перехода от аграрной стадии развития к индустриальной. В ходе ее материальное производство перешло от использования энергии силы ветра, падающей воды, мускульной силы животных и человека на энергию пара. В организационном плане мануфактуры с ручным трудом уступили место фабрикам с машинным производством.

МТР началась в относительно небольшой группе стран, завершивших к тому времени ПР (Великобритания, США, Германия, Франция, Россия) и осуществила переход от использования в сфере материального производства энергии пара к электроэнергии. На смену фабрикам с относительно простыми машинами в отдельных отраслях пришли комбинаты с их системами взаимосвязанных машин – крупные комплексы производств, связанных единством исходного сырья или конечного продукта. В ходе МТР начала формироваться современная многоотраслевая структура промышленности, в результате чего мировое хозяйство окончательно вступило в индустриальную фазу своего развития, когда вторичный сектор стал давать бóльшую часть ВВП передовых стран.

В ходе НТР начался переход к постиндустриальной стадии развития вследствие коренного преобразования производительных сил на основе превращения науки в ведущий фактор развития общественного производства. НТР привела к интеллектуализации большинства видов труда и появлению совершенно новых отраслей хозяйства, изменивших его структуру: третичный сектор стал ведущим в структуре хозяйства, а на стыке трех традиционных секторов человеческой деятельности выросли *межсекторальные комплексы*.

А.В. Федорченко

Промышленный ареал – часть территории (более или менее значительная) с относительно компактно расположенными промышленными предприятиями (промышленными пунктами, центрами, узлами), объединенными общностью экономико-географического положения.

А.П. Горкин

Промышленный комплекс – сочетание взаимосвязанных (технологически, посредством кооперирования или комбинирования производства) промышленных предприятий на определенной, относительно компактной территории (в пределах города или городской агломерации). Принадлежит, как правило, нескольким частным или государственным компаниям, связанным долгосрочными контрактами на поставку продукции, реже – одной фирме или государству.

А.П. Горкин

Промышленный пункт – населенный пункт с одним или несколькими промышленными предприятиями, как правило, градообслуживающих отраслей промышленности.

А.П. Горкин

Промышленный узел – городская (промышленно-городская) агломерация, в которой промышленность является важной градообразующей базой и представлена совокупностью предприятий (промышленных комплексов) разных отраслей, объединенных совместным использованием инфраструктуры и агломерационной экономией. Обычно в состав П. у. входят отдельные промышленные центры и промышленные пункты.

А.П. Горкин

Промышленный центр – населенный пункт (городское поселение), в котором промышленность, как правило, является градообразующей базой или, по крайней мере, представлена несколькими предприятиями одной или разных отраслей, объединенными совместным использованием инфраструктуры.

А.П. Горкин

Пропульсивные отрасли (от английского «propulsive» – «движущийся вперед») – наиболее динамично развивающиеся отрасли с растущими объемами производства и продаж, а также увеличивающимися рынками сбыта. Превращение отрасли в П. о. связано с внедрением инноваций, повышающих производительность труда или выводящих на рынок новые продукты, которые начинают пользоваться повышенным спросом. П. о. генерируют мультипликативный экономический эффект, способствуя росту в технологически связанных с ними отраслях. П. о. лежали в основе новых технологических укладов, запускавших каждую из волн циклов Кондратьева. П. о. играют важную роль в трансформации территориальной структуры хозяйства, выдвигая на лидирующие позиции территории с необходимыми для себя факторами и условиями размещения, а также стимулируют развитие прилегающих территорий за счет технологически связанных, дополнительных, вспомогательных и обслуживающих производств; одновременно с этим ускоряется кризис территорий, где были размещены П.о. предыдущих технологических укладов. Проблемы воздействия П. о. на развитие территорий рассматриваются в теории *полюсов роста* французского экономиста Ф. Перру.

А.В. Федорченко

Пропускная способность – максимально возможное количество транспортных средств, которое может пропустить через себя участок транспортной линии или транспортный узел в единицу времени (для труб – объем перекачиваемой нефти, нефтепродуктов, газа). Зависит от технических характеристик транспортных путей (линий) и узлов.

С.А. Тархов

Пространственная структура – инвариантный аспект преобразований форм пространственной организации территории. В большинстве случаев отражает топологическое строение систем расселения, размещения производства, транспортных сетей или образуемых ими комплексов, сохраняющееся при любых метрических преобразованиях. В сравнении с *территориальной структурой* П. с. более абстрактна и, как правило, более инерционна. Свойства П. с. изучены недостаточно, однако установлен инвариант пространственной самоорганизации отечественного исследователя Г.А. Гольца (1969).

Важные характеристики П. с. отражаются в эволюционной морфологии транспортных сетей, разработанной С.А. Тарховым: независимость сложности топологической структуры транспортных сетей от размеров охватываемой территории; строго определенная последовательность событий в ходе эволюции транспортных сетей и их деградации, при которой события происходят в той же последовательности, но в обратном порядке. Другие свойства П. с. описываются уравнением изостатического равновесия в системах *центральных мест*, в соответствии

с которым уровни иерархии, имеющие численность населения выше и ниже теоретически предсказанной (именуются тяжелыми и легкими), чередуясь, взаимно уравновешивают друг друга. При этом тяжелые уровни сдвигаются на периферию, а легкие сгущаются вокруг главного центра, таким образом, чтобы результат для системы в целом существенно не отличается от случая с правильной решеткой Кристаллера. Эволюция и развитие П. с. – квазиестественные процессы (по Тархову), т.е. социальные процессы, носящие характер естественнонаучных закономерностей и поддающиеся формализованному описанию. Топологические свойства связаны с метрическими через представления о характерном пространстве. Так, Гольцем установлено, что территория города, обслуживаемого общественным транспортом и имеющего круглую форму, не может превышать 500 км^2. Превышение этой величины возможно лишь в случае звездообразной формы – город должен вытягиваться лучами вдоль линий магистрального транспорта. П. с. связаны с временн*ы*ми процессами через явления пространственно-временн*о*го изоморфизма) и характерное время (цикличность процессов). Постиндустриальная трансформация способствует размыванию форм пространственной организации и соответственно П. с., однако последние могут по-прежнему описываться инвариантами, как это было установлено для размытых центральных мест. Главная трудность – в вынужденном отказе от аксиомы о рациональном экономическом поведении потребителей, которых бедность более не принуждает к «геометрической дисциплине» (по Л.В. Смирнягину). Это требует фундаментальной переработки классических теорий *пространственного анализа*, основанных на указанной аксиоме. См. ст. *Константа пространственной самоорганизации населения*, *Пространственная структура промышленности*, *Центральные места*.

В.А. Шупер

Пространственная структура промышленности – морфология промышленности в двухмерном пространстве, лишенная сама по себе конкретного экономического содержания; ее характеризуют точки, линии, поверхности, а также их соотношения. П. с. п. можно представить как сочетание возможностей для реализации производственно-технологических и организационных связей, предоставляемых местоположением и взаимоположением элементов и субсистем промышленности (предприятий, центров, агломераций, регионов). Здесь исследователь имеет дело со связями отношения, выражаемыми через пространственную близость, соседство, компактность элементов и субсистем и т.п. Можно сказать, что пространственная структура – это «геометрия» промышленности.

Для экономико-географического исследования в П. с. п. необходимо привнести конкретное экономическое содержание. Это достигается

путем «наложения» на пространственную структуру других исходных структур (их суперпозицией), т.е. переходом от исходных структур к более сложным, комбинированным, суперпозиционным – территориально-производственной и территориально-организационной.

А.П. Горкин

Пространственный анализ – научное направление в социально-экономической географии, родственное *теоретической географии* и региональной науке (последнюю в РФ относят к региональной экономике и экономической географии). Исследует количественными методами пространственные формы географических явлений (расселения, производства, транспорта). Направление сложилось в 1950-60 гг. благодаря работам В. Бунге, М. Дейси, У. Изарда (Айзарда), К. Канского, Р. Морилла, Г. Олссона, Дж. Парра, Е. Таафе, Э. Ульмана, П. Хаггета, Т. Хегерстранда. Первоначально развивалось в значительной мере в русле идей предшественников: К. Риттера (программа количественного измерения форм геогр. объектов для последующей параметризации и типизации, 1820-е гг.), И. Тюнена (модель специализации сельскохозяйственных зон для идеального государства, картографическое моделирование, 1826), И. Коля (типы пространственной организации расселения и транспорта, 1841), Л. Лаланна (стремление транспортных сетей к образованию треугольных ячеек, собирающихся в шестиугольники, 1863), В. Лаунгардта и А. Вебера (штандорт – точка оптимального размещения предприятия или их группы, 1882 и 1909), Ф. Ауэрбаха (зависимость между населением города и его порядковым номером в стране, 1913), В.П. Семенова-Тян-Шанского (типы устойчивой пространственной организации государства, 1915), В. Кристаллера (теория центральных мест, 1932), А. Лёша (теория экономического ландшафта, 1938). Важной теоретической новацией стали представления о структурном изоморфизме (тождестве структуры без тождества элементов содержания), что сделало возможным использование моделей, заимствованных из физики (гравитационные, энтропийные и др.) и из наук природно-географического цикла (прежде всего, из геоморфологии: методы количественного описания форм и процессов формирования рельефа, русловых процессов и др.). Изардом (Айзардом) была предпринята трансформация экономического ландшафта для случая неоднородного пространства (1956). Ю.В. Медведковым впервые применены энтропийные модели для анализа конфигурации расселения (1966).

Тенденция последней четверти XX в. – использование понятийного и математического аппарата синергетики для исследования пространственной самоорганизации. Установлен инвариант пространственной самоорганизации, описывающий зависимость предельных размеров города от продолжительности рабочего дня и скорости пассажирского транспорта (Г.А. Гольц), выявлены закономерности эволюции транс-

портных сетей, не зависящие от их масштаба и типа (С.А. Тархов), показана справедливость выводов Ауэрбаха для глобального расселения даже в доколумбовый период (С.П. Капица). Идеи самоорганизации позволяют установить связь между эволюцией пространственных форм и социально-экономическим развитием.

В.А. Шупер

Пространство и территория. В философии понятие «пространство» – всеобщая форма бытия материи, характеризующая ее структурность, сосуществование и взаимодействие элементов во всех материальных системах; важнейший атрибут материи в парадигме единого «пространственно-временного континуума». П. не имеет ни начала, ни конца; оно неизмеримо. Однако П. – это не только форма бытия (она абсолютна), но и взгляд исследователя на нее (он относителен).

В географии термины «П.», «пространственный» применяются в двух значениях – эпистомологическом («пространственный анализ», «пространственный подход», «пространственное мышление», «пространственное поведение» и т.п.) и онтологическом («пространственная структура», «пространственная неравномерность развития», «пространственный сдвиг» и т.п.). Во втором значении понятия «П.», «пространственный» выступают как синонимы понятий «территория», «территориальный».

«Т.» (в отличие от «П.») – часть земной поверхности в более или менее четко выраженных границах: природных, экологических, государственных, административных, исторических этнических, конфессиональных и др. Граница является важнейшим атрибутом территории.

А.П. Горкин

Протекционизм – экономическая политика государства, направленная на защиту внутреннего рынка от иностранной конкуренции путем использования тарифных и нетарифных инструментов торговой политики; в отличие от *фритредерства* – политики свободной торговли. Выделяется несколько форм П.: селективный (направленный против отдельных стран или отдельных товаров), отраслевой (защищает определенные отрасли, прежде всего сельское хозяйство), коллективный (проводится объединениями стран в отношении стран, в них не входящих), скрытый (осуществляется с использованием нетаможенных методов, в т.ч. внутренней экономической политики), «зеленый» (осуществляется при помощи мер экологического права). Цель П. – защита национальных производителей от внешней конкуренции, прежде всего, стратегических отраслей, обеспечивающих обороноспособность и неуязвимость страны в случае военных действий, а также новых отраслей, находящихся в стадии становления. П. может носить характер ответных мер в случае проведения политики П. торговыми партнерами. Может привести

к автаркии – полному экономическому обособлению государства. Однако в современных условиях П. концентрируется в относительно узких сферах (например, аграрный протекционизм в США, странах ЕС, Японии). Для периодов финансово-экономических кризисов характерно усиление протекционизма.

Е.Н. Самбурова

Пульсация в географии промышленности – периодические изменения в территориальной структуре промышленности (центров, районов, стран) и в виде чередования роста и падения физического объема продукции, численности занятых, новых капиталовложений (или их процентных эквивалентов), в направлении, интенсивности и характере производственно-территориальных связей, обусловленные циклами капиталистического воспроизводства (деловыми циклами).

А.П. Горкин

Р

Развитие и рост в экономике. Развитие – динамический процесс, необратимое, направленное, закономерное изменение объектов и явлений в различных секторах и отраслях экономики на разных территориальных иерархических уровнях (населенный пункт – район – страна – группа стран – мир). Только одновременное наличие всех трех характерных свойств (необратимость, направленность, закономерность) выделяет процесс развития среди других изменений. Экономическое развитие – это переход от простого к сложному, от низшего к высшему, из одного состояния в другое, качественно новое, как правило, с изменением структурных характеристик объекта. В результате процесса развития возникает новое качественное состояние объекта.

В отличие от развития рост как динамический процесс количественного увеличения объема производства не обязательно предполагает качественное изменение объекта. Рост без развития снижает инновационный потенциал, эффективность и конкурентоспособность экономики территории и рано или поздно приводит к ее к стагнации.

А.П. Горкин

Размещение промышленности. 1. Местоположение предприятий, вырабатывающих определенную продукцию; абсолютные или относительные размеры промышленной деятельности по объектам территориальной структуры: промышленным пунктам, центрам, узлам, а также районам, странам, макрорегионам. 2. Процесс принятия решения о выборе местоположения для строительства нового предприятия, расширении, перепрофилировании или закрытии существующих заводов и других хозяйственных объектов.

А.П. Горкин

Район – территория, выделенная по какому-либо признаку (явлению, процессу) или совокупности взаимосвязанных признаков (явлений, процессов), отличающих ее от граничащих территорий; таксономическая единица в различных системах территориального членения. Одно из ключевых географических понятий, базовое для ряда методологических и методических подходов и научных направлений в географии. Используется во всех географических дисциплинах, в т.ч. в *социально-*

экономической географии. По существу выполняет функцию комплексного критерия географического мышления, «географичности» исследований, отнесения наук к географическим и самоидентификации географии среди смежных «региональных» наук. Учение о Р. выполняет также интегрирующую, связующую функцию в географии, «есть ядро географических наук» (Ю.Г. Саушкин).

Понятию «Р.» имманентны два основных признака: 1) наличие специфики данной территории, отличий от смежных территорий; 2) наличие свойств территориального единства и целостности. Относится к многозначным понятиям: Р. часто называют и простой *ареал*, и *зону*, и территориальную систему (комплекс). Существуют разные определения понятия «Р.» и представления об его объеме и содержании. Однако среди них можно выделить общие черты. В широком смысле слова Р. – это часть территории, отличающаяся от остальных каким-либо свойством (однородности или разнородности, связности, взаимодействия и др.). Такая трактовка подходит для всех видов Р., но она слабо применима на практике. В узком смысле слова под Р. понимают целостную часть территории, обладающую единством, взаимосвязанностью, целостностью составляющих элементов.

Наиболее значимыми являются понятия «Р.-таксонов» в форме ареалов и зон и районов-территориальных систем (комплексов). В первом случае их территориальная целостность формируется за счет качественной или количественной однородности явлений, во втором – за счет внутренних связей. В последнем случае районы обычно разнородны. Среди видов выделяют районы: однородные и узловые; индивидуальные и типологические; простые, сложные и тотальные и др.

В каждой географической парадигме и научной школе представления о Р. индивидуальны. Наиболее важное место категория района занимала в школах классической *хорологии* (Р. как уникальный хорос, ландшафт), французской школе *географии человека* (Р. как природно-историко-культурная территориальная общность), немецкой *антропогеографии* (Р. как «земной организм») и отечественной *районной школе* экономической географии («госплановский» экономический Р.). Тренды развития западной географии во второй половине XX века резко ослабили значимость географического Р. как основной категории. В то же время понятие «Р.» не исчезло, хотя и сильно видоизменилось. Так, в школе *пространственного анализа* Р. стал рассматриваться как своеобразная модель, конструкция. В гуманистической географии понятие «Р.» выступает в качестве чисто субъективной категории, а значит вновь, как и в географических школах идиографического направления первой половины XX века, обладает чертами уникальности, обусловленными индивидуальным характером восприятия пространства отдельными индивидами и малыми социальными группами.

В.Е. Шувалов

Район в социально-экономической географии – одна из основных категорий в комплексе географических дисциплин, изучающих территориальную организацию общества в целом и его отдельных компонентов. Выделяют отраслевые Р. (ресурсные, промышленные, сельскохозяйственные и проч.; как результат частного районирования), и интегральные Р. (социально-экономические и/или общественные; выделяются по итогам общего районирования). Экономические и социальные (иногда политические и культурные) Р. занимают среднее положение (могут относиться к обоим типам) в системе отраслевого и интегрального районирования. На стыке СЭГ и физической географии выделяют также природно-хозяйственные Р. и эколого-экономическое районирование.

На разных этапах развития общества природно-хозяйственные, экономические и социальные Р. могут выполнять функцию как отраслевых, так и интегральных Р., что обусловлено эволюционной сменой ведущего фактора территориальной организации общества: от природного через экономический к социальному (в широком смысле слова) фактору. С этой позиции понятие и термин «экономическое районирование» и «экономический Р.» как интегральный вид применим только для эпохи индустриализации и развития крупносерийного машинного производства. Поэтому экономическое районирование в работах отечественных ученых конца XIX – первой половины XX вв. являлось интегральным экономическим и по названию, и по содержанию. В последней трети XX в. данный вид Р. стал переходить в разряд отраслевых, а на роль интегральных начали претендовать социальные («общественные») Р.

Все виды районов в СЭГ объединяют термином «экономико-географические Р.» (по аналогии с «физико-географическими Р.»), однако однозначной терминологии в данном случае нет. Экономико-географические Р., как и другие виды географических Р., могут быть узловыми и однородными, индивидуальными и типологическими, выделяться на разных территориальных уровнях. Понятие «экономико-географический Р.» различается в разных научных школах.

Особое место понятие Р. (преимущественно в виде экономического) занимает в районной школе отечественной СЭГ. Рост значимости социального фактора в экономико-географическом районировании приводит к необходимости разработки новых методических приемов, например, «мягкой методики» (по Л.В. Смирнягину), нарушающей традиционные принципы классической логики. Для выделения и/или выявления того или иного вида Р. требуется разработка своей методики экономико-географического районирования (например, методика районирования на микро-, мезо- и макроуровнях). См. также ст. *Район*, *Социально-экономическая география*.

В.Е. Шувалов

Район однородный (гомогенный) – один из видов географических районов, обладающий внутренним однообразием – *ареал*, в каждой точке которого районируемый объект или явление характеризуется одним и тем же признаком или их набором (по Б.Б. Родоману). Понятия Р. о. и ареала относятся к одному роду понятий и имеют области пересечения. Р. о. могут быть простыми (выделенными в процессе *районирования* по какому-то одному признаку) и сложными (для выделения которых используют несколько признаков). Они, как правило, «аморфны», т.е. не имеют своей ярко выраженной территориальной структуры, в отличие от узловых районов. Тем не менее, в них обычно можно выделить ядро и периферию. На карте изображаются способом качественного фона.

В.Е. Шувалов

Район узловой – один из видов географических районов, объединенных сходящимися или расходящимися из одного места линейными потоками; часть территории с центром, узлом, собирающим или распределяющим потоки вещества, энергии, информации (по Б.Б. Родоману). Р. у. внутренне дифференцированы, они обычно имеют ярко выраженную линейно-узловую структуру. Р. у. бывают моноцентрическими и полицентрическими. Границы Р. у., выявленных по преобладающим потокам, проводятся там, где связи с собственным центром становятся слабее, чем с соседними. Примерами узловых природных районов могут служить речные бассейны и долинные комплексы. Большинство Р. у. сформировались в результате человеческой деятельности (городские агломерации, территориальные хозяйственные системы, транспортные системы и т.п.). Деление районов на узловые и однородные относительно: Р. у. могут быть представлены в виде однородных, если рассматривать наличие линейных связей и потоков как один из признаков. Узловые районы, обладающие территориальной структурой, более объективны, чем однородные.

В.Е. Шувалов

Районирование – географический метод выявления и/или выделения на территории (акватории) *районов*. В первом случае подразумевается, что районы существуют объективно, поэтому задача исследователя – выявить их, определив занимаемую ими территорию (акваторию) и обозначив их границы («онтологический подход» к районированию по В.Л. Каганскому). При этом целевая установка Р. не играет определяющей роли. Во втором случае Р. рассматривается исключительно как метод целенаправленной систематизации географической информации с применением тех или иных методических приемов («семиотический подход»). Это приводит к значительной субъективности выделяемых районов, а значит, и к разным вариантам членения территории на районы даже при реализации однотипных целей.

Результатом Р. является сетка районов, которая отображается на карте (обычно с помощью линейных границ) и характеризуется в ее легенде. Р. как метод географического познания многогранно и может применяться в разных направлениях и с использованием разных методологических подходов и методических приемов. В географии нет общей теории Р.: есть совокупность теорий, исторически сформировавшихся в разных парадигмах и научных школах, а также ветвях географии. Теории Р. (как совокупности понятий, концепций и методов) разрабатываются для специальных видов Р. (экономико-географического, физико-географического и др.) в рамках тех или иных научных школ (например, «теория экономического районирования советской районной школы»). В каждой парадигме и географической школе формируется и используется свое понятие района, свои методологические принципы и концепция районирования. В то же время, в многообразии разных теорий Р. можно вычленить их общие принципы, методические подходы и приемы. Разработкой методов идентификации, делимитации, построения иерархических сеток районов и их преобразований занимается районистика (термин и начала данного научного направления разработаны Б.Б. Родоманом).

В.Е. Шувалов

Районная планировка – вид научно-проектных работ, направленных на наиболее рациональное устройство территории экономического или административного района, включая оптимальное размещение отраслей экономики, сети расселения населения, инженерно-транспортных коммуникаций и мест отдыха населения на основе всесторонней оценки возможностей территории с учетом архитектурно-планировочных, географических, экономических, инженерно-технических и экологических условий.

Выделяют следующие подходы к трактовке целей и задач Р. п.: 1) к задачам Р. п. относится весь комплекс вопросов регионального планирования, включая решение собственно планировочных задач рациональной организации территории; 2) задачи Р. п. ограничены узко «расселенческим» аспектом; 3) Р. п. имеет собственную планировочную задачу, взаимоувязанную с более широкой задачей комплексного развития района, которая не может быть сведена лишь к проектированию сети населенных мест. По своему смыслу термин «Р. п.» близок к понятию «physical planning», применяемому в англоязычной практике.

С изменением правовых основ планирования и проектирования в РФ и принятием Градостроительного кодекса термин «Р. п.» заменен понятием «территориальное планирование», а названия выполняемых работ – схемы и проекты Р. п. – на схемы территориального планирования. Это приводит к постепенному размыванию самого понятия «Р. п.», который в большей степени ассоциируется с работами советского времени.

А.Г. Махрова

Районная школа (в социально-экономической географии) – ведущая научная школа в советской (отечественной) экономической географии, основанная на признании и использовании в качестве основополагающих районного подхода и районного анализа *территориальной организации общества*. Теоретические основы Р. ш. базируются на пяти ключевых понятиях и концепциях: *территориального разделения труда* (ТРТ), *экономико-географического положения* (ЭГП), *энергопроизводственного цикла* (ЭПЦ), *территориально-производственного комплекса* (ТПК), *экономического района*. Каждое из них выполняет в понятийно-концептуальной системе Р. ш. свою функцию: ТРТ как политэкономическое понятие – «экономизации», ЭГП как чисто географическое понятие – «географизации», ЭПЦ – «технологизации». Понятие и концепция ТПК развивались на стыке географии, технологии и экономики. Особое место как системообразующие заняли понятие экономического района и концепция экономического районирования.

Понятийно-концептуальный аппарат Р. ш., сформировавшейся в советский период, отражал реалии централизованной плановой экономики, ресурсопотребляющего типа производства, превалирования экономического фактора над социальным и многие другие черты, характерные для соответствующего этапа развития общества и страны. В то же время районная школа и в теории и на практике доказала свою значимость и целесообразность. Сложившаяся в ней система понятий и концепций является целостной, логически взаимосвязанной и взаимодополняющей и в этом отношении представляет образец географической школы.

В рамках Р. ш. экономико-географический анализ стал строиться на новых методологических, концептуальных и методических подходах к исследованию территориальной организации общества в рамках триады «Природа – Хозяйство – Население». Формирование, развитие и лидерство школы на протяжении многих десятилетий связано с деятельностью профессоров Московского университета: Н.Н. Баранского, И.А. Витвера, Н.Н. Колосовского, Ю.Г. Саушкина и др. Баранский, как один из основателей и лидер школы, разработал не только основные методологические, но и ее некоторые концептуальные и методические основы; в 1926 г. выпустил первый учебник по экономической географии СССР – «Экономическая география Советского Союза. Обзор по областям Госплана», положивший начало новому направлению; основал ряд периодических изданий (журнал «География в школе», серию научных сборников «Вопросы географии» и др.), в которых развивались научные и учебно-методические основы Р. ш.; организовал в Московском университете кафедру экономической географии (1929), ставшую инновационным и организующим центром Р. ш. на протяжении всех последующих лет.

Можно выделить три периода в формировании и развитии Р. ш.: 1) формирования и утверждения (вторая половина 1920-х – первая поло-

вина 1930-х гг.); 2) доминирования (до 1980-х гг.); 3) стагнации и кризиса (с 1980-х гг.). Для первого периода характерна острая борьба между сторонниками «традиционной» *отраслево-статистической школы* В.Э. Дена и Р. ш. в рамках «антитрадиционного блока», возглавлявшегося хорологом С.В. Берштейн-Коганом («когановцы»), марксистом Баранским и антропогеографом Л.Д. Синицким. В связи в фактическим разгромом в конце 1920-х – начале 1930-х гг. других направлений в отечественной экономической географии (хорологическое, антропогеографическое, отраслево-статистическое), Р. ш. стала доминирующей, а затем и единственной официальной. Как и любая научная школа, прошла полный цикл своего развития, который завершился кризисным этапом в 1980-е гг. Общественно-политические и социально-экономические трансформации в стране 1990-х гг. привели к кардинальному изменению объекта изучения Р. ш., что вызвало необходимость существенной перестройки ее понятийно-концептуального аппарата, которая не была проведена. В результате Р. ш. фактически потеряла свою лидирующую роль сначала в научной сфере, а затем и в преподавательской деятельности в высшей и средней школе. Ее дальнейшая судьба остается дискуссионной.

В.Е. Шувалов

Районообразование – объективный процесс формирования и развития географических *районов*. Относится преимущественно к районам – территориальным системам (комплексам), объективность выявления которых обусловлена высокой интенсивностью внутренних взаимосвязей и взаимодействий. Понятие слабо разработано как в физической, так и в *социально-экономической географии*.

Максимальное развитие получило в госплановской школе экономического Р. В ее рамках первичным районообразующим фактором (силой, необходимой для совершения районообразующего процесса) выступает *территориальное разделение труда* (ТРТ), объясняющее процесс экономического Р. и проявляющееся в специализации отдельных территорий и центров на производстве тех или иных товаров и услуг, формировании между ними экономических связей. Остальные районообразующие факторы являются вторичными по отношению к факторам ТРТ. К ним относятся: природно-ресурсный потенциал (с особой значимостью резких территориальных контрастов), трудоресурсный потенциал (в современных условиях – количество и качество человеческого капитала), транспортный (прежде всего, как материально-техническая база ТРТ), исторический (созданные производственные фонды, профессиональные навыки населения), национальный (этнический) факторы, а также факторы экономико-географического положения, производственных отношений и экономического тяготения различных местностей к их хозяйственным центрам, в первую очередь – к городам.

Теория Р. для современного отраслевого и интегрального экономико-географического (социально-экономического) районирования практически не разработана. Это связано не только с кардинальными трансформациями классических районообразующих факторов, но и появлением новых: инфраструктурного, институционального, экологического, поведенческого и др. Каждый из них по-своему, часто противоречиво, влияет на процессы Р. Резко возросла также значимость фактора систем расселения и в целом *опорного каркаса расселения*. Остаются дискуссионными и многие методические вопросы (например, о специфике и соотношении экономического и социального районообразования).

В.Е. Шувалов

«Ранг-размер» правило – форма зависимости между порядковым номером города в списке городов страны или крупного региона (составленном в порядке убывания людности) и численностью его населения. Не накладывает ограничений на пространственное положение городов и потому не может свидетельствовать об удачной или неудачной территориальной организации расселения. Впервые установлено в 1913 г. Ф. Ауэрбахом и «переоткрыто» в 1930-е гг. Дж. Зипфом (Ципфом). Имеет вид: $P_n = P_1 \cdot n^{-1}$, где P_n – людность города с порядковым номером n, P_1 – людность 1-го города. На графике в логарифмическом масштабе получаемое распределение соответствует прямой, образующей углы в 45° с осями координат. При этом для построений могут использоваться первые 30 городов, поскольку остальные сливаются в точку. «Р.-р.» п. выполняется только для целостных систем городского расселения и потому может использоваться в качестве критерия целостности. Целостность не всегда обеспечивается очевидными взаимодействиями: С.П. Капицей установлено выполнение правила для городов всей Земли за весь исторический период. При формировании в системах городского расселения иерархической структуры в условиях возрастания их зрелости ухудшается соответствие «Р.-р.» п. и улучшается соответствие теории *центральных мест*. А.А. Важениным установлено, что ухудшение соответствия «Р.-р.» п. для городов может сопровождаться улучшением соответствия для сформированных ими городских агломераций. Показатель степени при n может принимать значения, отличные от -1. В этом случае производится линейная аппроксимация «облака» эмпирических значений методом наименьших квадратов. В такой модификации «Р.-р.» п. не может служить критерием целостности, но может использоваться для вычисления коэффициента первенствования, введенного Ю.В. Медведковым. Коэффициент вычисляется делением расчетной людности 1-го города – точки пересечения прямой, полученной путем линейной аппроксимации, с осью Y, на фактическую людность 1-го города. Может быть больше 1 в случае гипертрофии 1-го города и меньше 1, если он недоразвит.

В.А. Шупер

Расселение и его системы. Расселение – 1) процесс распределения населения по территории (синоним «заселение территории»; например, «Р. русских в Сибири»); 2) результат процесса распределения населения – совокупность (сеть) поселений на определенной территории. В географии населения используется, как правило, второе значение термина.

Поселения выполняют различные функции (роли) в качестве элементов систем Р. (систем поселений). В результате возникают разнообразные связи между поселениями, которые ведут к образованию систем Р. При географическом изучении Р. обычно выделяются системы поселения двух типов – «отраслевые» (моно-функциональные) и «комплексные» (территориальные). В первом случае говорят о системах поселений в пределах какого-то одного вида деятельности населения: системы сельскохозяйственных поселений, лесопромышленных, рекреационных, охотничьих; угледобывающих, транспортных (например, обслуживание железных дорог) и т.д. Формирование таких систем обусловлено технологией производства соответствующей отрасли.

Во втором случае комплексные (территориальные) системы включают все поселения, находящиеся на рассматриваемой территории. В данном случае системообразующие связи – не производственные, а трудовые (передвижения от мест жительства к месту работы) и «культурно-бытовые» (передвижения за услугами и др.). В российской географии такие системы выделяются на различных уровнях. Локальный уровень: в советский период Р. в пределах одного колхоза или совхоза (т.н. внутрихозяйственные системы Р.); в настоящее время – в пределах административного/муниципального района. Для городского Р. локальный уровень – город. Мезо-уровень – регионы (субъекты федерации) или их части. Макроуровень – крупные районы России [например, система Р. Центрально-Черноземного района (центр г. Воронеж)].

А.И. Алексеев

Растениеводство – см. ст. *Земледелие.*

Расы – исторически сложившиеся группы людей, выделяемые на основании общности наследственных, передаваемых потомству биологических особенностей [как внешних физических (т.н. телесных), так и генетических признаков (во внешнем физическом облике людей не проявляющихся)]. При этом внешними расовыми признаками считаются не все физические особенности людей, но только те, которые: а) имеют групповой (а не индивидуальный) характер; б) являются наследственными; в) имеют исторически определенный (часто, довольно обширный) географический ареал своего формирования. Наиболее надежными в современной науке (физической/биологической антропологии) признаны классификации Р. и антропологических типов, построенные по сочетанию большого числа генетических систем (групп крови, белков, ферментов и др.). Важнейшие же из внешних расовых (телесных) признаков наиболее

характерные для данной группы людей: форма волос; третичный волосяной покров; цвет кожи (и его оттенки); цвет волос; цвет глаз; рост; пропорции тела; строение лица; параметры головы. Несмотря на большое фенотипическое разнообразие человеческих Р., биологически человечество едино; представители всех Р. относятся к одному биологическому виду (Homo Sapiens).

Географические ареалы распространения разных расовых признаков не совпадают, в связи с чем дробные классификации Р., а также расовые границы нечетки и условны. Среди современных человеческих Р. принято выделять наиболее крупные подразделения – т.н. большие Р. (или Р. первого порядка): европеоиды, монголоиды, негроиды и австралоиды. Довольно широко распространена также классификация, согласно которой негроиды и австралоиды образуют единую т.н. экваториальную Р., но большинство антропологов мира считает все же расовые различия между негроидами и австралоидами не менее существенными, чем между другими большими Р.

Большие Р. состоят из т.н. малых Р., которые, в свою очередь, дробятся на более локальные антропологические типы. Так, среди негроидов традиционно выделяют несколько сильно различающихся между собой т.н. африканских Р. (западно-африканскую, южно-африканскую, восточно-африканскую), Р. негрилли (пигмеев) – самых низкорослых жителей Земли (в Центральной Африке) и койсанскую (бушменскую) Р. (на юго-западе Африки). Некоторые антропологи оспаривают правомерность отнесения койсанских народов (с более светлой кожей) и пигмеев к негроидам, выделяя их в самостоятельные Р. При одновременном учете частот многих генов негроиды Африки (особенно, негрилли и бушмены) оказываются наиболее обособленной ветвью человечества (и рассматриваются некоторыми учеными как его древнейшее популяционное звено). К большой негроидной Р. относится подавляющее большинство жителей Африки к югу от Сахары; она составляет весомый расовый компонент населения в США, во многих странах Латинской Америки, а с конца XX – начала XXI в. и ряда стран Западной Европы.

Большая австралоидная Р. (самая малочисленная) включает, прежде всего, меланезийскую (меланезийцы и папуасы – большинство австралоидов современного мира), а также австралийскую (аборигены Австралии), курильскую (айны на о. Хоккайдо в Японии), негритосскую (некоторые малочисленные этносы Индонезии и Филиппин), веддоидную (ведды Шри-Ланки) и ряд других малых Р. Некоторые малые австралоидные Р. полностью исчезли (в т.ч. совсем недавно; тасманийская – в XX в.), другие – на грани исчезновения (андаманская и др.). Хотя по некоторым внешним физическим признакам австралоиды имеют ряд общих черт с негроидами, генетически они намного ближе, по современным данным, к монголоидам, чем к негроидам.

Монголоидная Р. состоит из двух больших ветвей – азиатских монголоидов и американских монголоидов (т.н. американоидов, или же американских индейцев), каждая из которых делится на несколько малых Р. и более дробных антропологических типов. Так, среди азиатских монголоидов выделяют расы северных (или континентальных) монголоидов (в Центральной Азии, Монголии, Сибири), восточных (тихоокеанских) монголоидов (на большей части территории Китая, в Корее) и южных монголоидов (в Китае к югу от Янцзы, странах Индокитая и на островах Юго-Восточной Азии), а также особый японский расовый тип. Согласно некоторым классификациям, население Юго-Восточной Азии в антропологическом отношении занимает промежуточное положение между монголоидами и австралоидами, но монголоидные черты выражены у него сильнее.

Большая европеоидная Р. представлена ветвями южных европеоидов (т.н. меланохроев) и северных европеоидов (т.н. ксантохроев), а также среднеевропейской Р., в которой в разных пропорциях сочетаются черты южных и северных европеоидов. Наибольшим разнообразием региональных и локальных расовых типов отличается южноевропеоидная ветвь, к которой относится большинство народов Средиземноморской (и вообще Южной) Европы, Малой, Передней (и отчасти Средней) Азии, Кавказа, Северной и Центральной Индии, Северной Африки. Расовый тип северных европеоидов наиболее выражен в Скандинавии и отчасти в других странах Северной Европы, а среднеевропейский расовый тип распространен на обширном пространстве Центральной Европы от южной Британии до Восточноевропейской равнины (к северу от Аппенинского и Балканского полуостровов) и далее в Северной Азии вплоть до Тихого океана (Сибирь и российский Дальний Восток). Европеоиды (разных ветвей) составляют также численно преобладающую «большую» Р. в регионах мира, испытавших массовую переселенческую колонизацию из Европы (в Северной и Южной Америке и особенно в Австралии и Новой Зеландии). Кроме «больших» человеческих Р. выделяются т.н. переходные между ними расовые типы, а иногда также (отдельно от переходных расовых типов или же как частный случай последних) *смешанные расовые группы*.

В.Н. Стрелецкий

Регион – многозначный термин, вытесняющий из научного и повседневного использования слово *район*. Вне географии (в последнее время – и среди многих географов) применяется как синоним термина «район» и наделяется его имманентными свойствами. В русский язык вошел в конце XIX века как иностранное слово с дословным переводом «region».

Понятия «район» и «Р.» концептуально различны. Под районом в географии обычно понимается часть территории (акватории), обладающая свойством целостности и внутренне детерминированной террито-

риальной структурой. Для Р. данные свойства вторичны, первостепенное значение придается таким параметрам, как местоположение (например, Уральский или Скандинавский регион), элементный состав (перечень входящих в него территориальных ячеек) и/или границы. Различия в понятиях «район» и «регион» определяют отличия районного и регионального анализа. Районный анализ предполагает упреждающее *районирование* и установление сетки районов, которую географы используют для дальнейших исследований. При региональном анализе можно использовать относительно произвольные территориальные ячейки. В региональных науках в качестве последних обычно выступают административно-территориальные единицы, по которым имеется статистическая информация. Для регионального анализа их внутренняя структура второстепенна, они могут быть представлены в виде «информационных точек». Любой район является регионом, но не любой регион является районом. Поэтому при классическом экономико-географическом анализе тех или иных территорий важно показать, обладают ли они свойствами целостности, а значит и внутренней самоорганизацией: от этого зависит выбор применяемых подходов и методов анализа.

В.Е. Шувалов

Регионализм (в социально-экономической географии) – тип общественного сознания, в котором сделан акцент на интересы места проживания (района, города и т.п.) как необходимой составной части интересов общенациональных или, в ряде случаев, в виде преимущества локальных интересов над общими. Носители Р. – территориальные общности людей. Они складываются объективно, вне зависимости от того, развит ли здесь Р., но при развитии этого чувства среди земляков такие общности получают весомые преимущества перед другими частями общества благодаря своей организованности и сплоченности. Позитивные стороны Р. – сравнительная простота гражданского сплочения и активизации по территориальным общностям (в сравнении с другими социальными структурами общества); внеклассовый характер Р. и пониженная опасность межгруппового ожесточения; близость управляющих институтов к рядовому гражданину и повышенная их подконтрольность ему в локальных рамках; понятность гражданских обязанностей на локальном уровне по сравнению с общегосударственным, простота воспитания гражданских чувств по месту жительства. Межрайонные отношения наименее патогенны, наиболее управляемы по сравнению с других видами групповых контактов в обществе. С Р. тесно связано понятие т.н. «многоэтажного патриотизма» (по Б.Б. Родоману), в котором любовь к «малой родине» трактуется как основа общенационального патриотизма. В то же время Р. чреват патологией – сепаратизмом как чувством противопоставления своего региона другим или стране в целом. В качестве средства подъема общественной активности граждан Р. может являться специальной задачей

государственного культурного строительства, которая нацелена на стимулирование положительных сторон регионального самосознания и подавление его отрицательных сторон в виде сепаратизма.

Л.В. Смирнягин

Региональная идентичность – чувство принадлежности отдельной личности к общности людей, исторически сложившейся на определенной территории, и возникающая из-за этого солидарность с земляками. Отражает такие потребности личности (выраженные в разной степени), как защита индивидуума группой, разделение ответственности за социально значимые действия с другими, отличие своих от чужих, прогнозирование социальных контактов по шаблону Р. и., выявление собственных качеств по контрасту с качествами других. Р. и. может находиться в активном и скрытом состоянии. В частности, Р. и. часто бывает скрытой в центре ареала обитания и активной на периферии, где есть контакты с другими идентичностями. Р. и. не совпадает с солидарностью с любыми земляками, если вместе с нею личность усваивает и предрассудки местной субкультуры, которые побуждают враждебно относиться к отдельным группам местного сообщества (пример – расизм некоторых южан в США). Существует представление о «многоэтажной» Р. и., когда она адресована одновременно городскому кварталу, городу, району и стране в целом. В этом свете Р. и. не противоречит общенациональному патриотизму и лишь при особых условиях может питать сепаратистские настроения. Р. и. возникает значительно раньше этнической идентичности и глубже укоренена в местные традиции. Р. и. отличается простотой восприятия и усвоения. Благодаря этому она способна сплачивать весьма разнородные общности, мобилизовать их на общественные движения, в т.ч. негативные, становясь добычей демагогов.

Л.В. Смирнягин

Региональная политика (государства) – законодательно оформленная система государственных мер, непосредственно направленная на решение задач комплексного развития регионов страны с помощью перераспределения ресурсов между регионами; в широком смысле – региональный срез всей внутренней политики государства. Как правило, главными целями Р. п. являются сокращение диспропорций в уровне жизни и условиях хозяйствования между частями государства; межрегиональное сотрудничество и территориальная целостность государства. Наиболее распространенные меры Р. п. – финансирование (бюджет), администрирование (запреты, разрешения и льготы) и развитие инфраструктуры. Во многих странах Р. п. осуществляется не только центральными властями, но и властями отдельных административных частей государства.

Л.В. Смирнягин

Региональная экономика (отрасль знания) – отрасль экономической науки, изучающая закономерности территориальной организации производительных сил и комплексного развития регионов (районов) страны. Методологическая основа Р. э. – экономическое районирование страны, базирующееся на теории *территориального разделения труда*. Территориальное разделение труда при этом рассматривается как объективный пространственно-временной процесс обособления экономических регионов (районов), их производственной специализации и развития межрайонной кооперации, внешнего обмена овеществленной продукцией и услугами как в границах страны, так и за ее пределами.

Несмотря на то, что в последние годы предмет, метод и задачи Р. э. существенно расширены, главной ее проблемой (ядром) остается территориальная организация региона, связанная с оптимизацией размещения производительных сил на территории в соответствии с природно-экономическими, социально-демографическими, институциональными и экологическими особенностями, присущими региону (району), а также с учетом его участия в *международном разделении труда*.

Н.С. Мироненко

Региональное планирование – разработка планов (заранее намеченных систем деятельности, предусматривающих порядок, последовательность и сроки выполнения работ) социально-экономического развития (в широком его понимании) регионов. В качестве таких планов могут выступать программы социально-экономического развития регионов, стратегии регионального развития (региональное стратегическое планирование). В основе Р. п. лежит региональное прогнозирование. В региональных стратегических планах (или стратегиях) оцениваются сильные и слабые стороны региональной экономики, ограничения ее развития и конкурентные преимущества; формируется видение будущего развития региона и необходимых действий со стороны органов власти, населения, бизнеса по достижению выбранных целей и направлений развития. Разработкой региональных стратегических планов занимаются непосредственно органы власти регионов (обычно с широким привлечением общественности, а также сторонних организаций), а также федеральные (центральные) органы власти для групп регионов (экономических районов, федеральных округов). См. ст. *Региональное программирование*.

О.В. Кузнецова

Региональное программирование – разработка программ социально-экономического развития регионов (в самом широком его понимании); одна из составляющих регионального планирования. Программа – система предлагаемых к реализации мероприятий, взаимоувязан-

ных по срокам, исполнителям, ресурсам и направленных на достижение определенной цели. Программа обычно включает в себя разделы по постановке проблемы и обоснованию необходимости ее решения программными методами, целям и задачам программы, срокам и этапам ее реализации, мероприятиям программы, механизмам ее реализации и источникам финансирования, а также ожидаемым результатам реализации программы. Программы социально-экономического развития разрабатываются на среднесрочный (обычно 3-5 лет) и долгосрочный периоды. Разработкой региональных программ занимаются непосредственно органы власти регионов (часто с привлечением сторонних организаций и общественности), а также федеральные (центральные) органы власти (как правило, в рамках региональной политики).

О.В. Кузнецова

Регионоведение – «широко востребованная временем область научного и образовательного знания, имеющая своей целью изучение специфики социально-экономического, политического, культурного, этноконфессионального, природного, экологического развития относительно целостных территориальных образований, именуемых регионами». (Ю.Н. Гладкий, А.И. Чистобаев, 2000). Иначе определяют регионоведение В.А. Дергачев и Л.Б. Вардомский (2010): «Комплексная дисциплина, изучающая социально-экономическое, политическое, культурное, этноконфессиональное, природное, экологическое развитие относительно целостных территориальных образований как в мире, так и в пределах отдельной страны».

Таким образом, можно констатировать наличие двух точек зрения на «регионоведение»: 1) область научного и образовательного знания; 2) комплексная дисциплина. Иными словами, Р. – это либо организационная форма объединения региональных исследований, проводимых разными науками, «широко востребованная временем», либо своеобразная комплексная региональная «метанаука». Объединяет два подхода объект исследования – «регион»; предмет или направление исследования может быть самыми разными (по словам Н.Н. Баранского, «от геологии до идеологии»).

А.П. Горкин

Резонанс (в страноведении) – резкое и относительно долгосрочное ускорение экономического роста, а шире – социально-экономического развития страны или района при возникновении особо благоприятного сочетания воздействующих на этот процесс внутренних и внешних факторов. Периоды подобного форсированного роста известны под названием «экономическое чудо»: Немецкое (Рейнское) (1948-73), Японское (1955-73), Бразильское (1968-73), Массачусетское (1980-90) и др.

А.С. Фетисов

Реимпорт – ввоз в страну ранее вывезенного в режиме экспорта товара, который не подвергался за рубежом переработке, без уплаты таможенных пошлин и налогов. Включает возврат непроданных товаров, дефектных товаров и т.д.

Е.Н. Самбурова

Рекреационная география – научная дисциплина, изучающая пространственные закономерности деятельности людей в свободное время. Расцвет Р. г. в СССР пришелся на 1970-е гг., когда коллективом ученых под руководством В.С. Преображенского было создано учение о территориальной рекреационной системе (ТРС) и начались работы по ее выявлению и проектированию. Объектом изучения Р. г. стали ТРС – социальные географические системы, состоящие из взаимосвязанных гетерогенных элементов: группы отдыхающих, природных и культурных комплексов, технических сооружений, обслуживающего персонала и органа управления, и характеризующиеся функциональной и территориальной целостностью. Главная задача Р. г. была определена как выявление закономерностей формирования и развития ТРС и механизма их функционирования в конкретных социально-экономических и физико-географических условиях. Р. г. занимает промежуточное положение между социально-экономической и физической географией и тесно взаимодействует с другими науками (социология, психология, экономика, теория управления, медицина, теория архитектуры). Ее междисциплинарный характер обусловливает разнообразие методов рекреационно-географических исследований (картографический, аналитико-статистический, экспедиционных исследований, балансовый, метод социологических опросов и др.).

А.Ю. Александрова

Религия – вера в сверхъестественное, факт социальной жизни, система символов, действующих с целью установления глубоких, убедительных и длительных настроений и мотиваций людей через формулирование представлений об общем порядке существования и облекающих эти представления аурой подлинности, чтобы эти настроения и мотивации выглядели как единственно реальные. В целом же Р. продолжает рассматриваться как система взглядов и практик, при которых институт Р. сам по себе состоит из культурно обусловленных форм взаимосвязей со сверхъестественным. Функция Р. в обществе рассматривается как соединяющая сила для членов группы (домохозяйство, клан, племенной союз или современное государство). Р. продолжает играть роль в объяснении сложных и трудно контролируемых явлений или в разрешении проблем, которые недоступны для местного знания и обычных технологий (В.А. Тишков).

Историческое развитие Р. как системы взглядов относят к начальному этапу формирования человека: племенные Р. начинают появ-

ляться у людей неандертальского типа; в течение времени усложняются. Начинают распространяться «магические» (вера людей в возможность влиять сверхъестественным путем на других людей, животных, явления природы) и «тотемические» верования (вера в сверхъестественное родство групп людей с каким-либо видом животных, растений или явлением природы). Позднее появляются анимизм (вера в духов, душу и всеобщую одухотворенность природы; особое почитание духов предков, культ природы), шаманизм (вера в способность человека входить в общение с духами и использовать их силу для врачевания и других практических целей), фетишизм (почитание неодушевленных предметов, которым приписываются сверхъестественные свойства). На основе этих взглядов развивались теперь уже почти полностью ушедшие в прошлое политеистические Р. многих народов в разных регионах мира (Древнего Египта, Индии, Древней Греции, Древнего Рима, ацтеков, майя, древних германцев, древней Руси и др.).

Одной из древнейших Р. мира является индуизм (санатана-дхарма; возник примерно в 3 тыс. лет до н.э.). Не являясь единой Р., индуизм, представляет собой семейство разнообразных религиозных традиций, философских систем и верований, основными из которых являются вайшнавизм, шиваизм, шактизм и смартизм. Наиболее известным религиозным положением индуизма в современном мире является йога. Индуизм – третья по числу последователей Р. в мире после христианства и ислама: его исповедуют около 1 млрд. человек, из которых около 900 млн. живут в Индии и Непале. Другие страны, в которых приверженцы индуизма составляют значительную часть населения, это те, где проживают выходцы с полуострова Индостан. Определенные воззрения индуизма легли в основу возникшего в Индии около 6 века до н. э. религиозно-философского учения (дхармы) о духовном пробуждении (бодхи), получившего название буддизм. Впоследствии буддизм широко распространился по территории Азии, поэтому считается одной из трех мировых Р. Основателем учения считается Сиддхартха Гаутама (странствующий аскет-отшельник), впоследствии получивший имя Будда Шакьямуни. Будда Шакьямуни пришел к выводу, что причиной страдания людей являются их собственные действия, и прекратить страдания, достичь нирваны, можно практикой самоограничения и медитацией. Будда утверждал, что его учение не является божественным откровением, а получено им через медитативное созерцание собственного духа и всех вещей. Учение не является догматом, и результаты зависят от самого человека. Наиболее известные ответвления буддизма: хинаяна [малая колесница; предполагает стремление к личному освобождению и достижению нирваны (свобода от желаний, страданий и привязанностей)] и махаяна (большая колесница; стремление к собственному пробуждению «на благо всех живых существ», спасение всех без исключения живых существ подразумевает безграничную любовь и со-

страдание к ним). Большинство буддистов проживает в странах Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии. Северная ветвь буддизма – ламаизм – получила распространение в Тибете, Монголии, а в России – в Бурятии и Калмыкии. Общая численность буддистов по разным подсчетам от 500 до 700 млн. человек.

Следующая мировая Р. по времени возникновения – христианство, возникло в I веке н. э. в Палестине, находившейся на тот момент под властью Римской империи, первоначально в среде иудеев. Определенные условия в Средиземноморье в этот период способствовали тому, что в первые десятилетия своего существования христианство получило распространение и в других провинциях и среди других этнических групп, т.к. в отличие от иудаизма, пропагандировало возможность спасения от грехов вне зависимости от национальности. Христианство возникло вокруг личности Иисуса Христа в результате его деятельности, а также деятельности его ближайших последователей, предполагает традицию почитания единого Бога (монотеизм). Значительное распространение христианства по планете связано с его очень высокими гуманистическим принципами и обращенностью к разным группам населения. А в определенный период времени считалось, что только христианские страны добиваются существенных успехов в экономическом, социальном и культурном развитии. Длительный период становления и значительная распространенность по Земле привели к тому, что от христианства отделялись определенные направления и ветви. Так к V в. от основной ветви отделились древневосточные (ориентальные) церкви: Армянская апостольская церковь, Коптская церковь, Эфиопская церковь, Эритрейская церковь, Сирийская церковь, Индийская Малабарская церковь, Ассирийская церковь Востока. В 1054 г. произошло окончательное разделение Церкви на Римско-католическую церковь на Западе с центром в Риме и Православную – на Востоке с центром в Константинополе. Если Римско-католическая церковь осталась единой под руководством Папы, то Православная церковь разделилась к настоящему времени на 15 автокефальных (самостоятельных) церквей, имеющих между собой евхаристическое общение (совместное проведение служб). Также по идейным соображениям в середине XVI в. в ходе движения Реформации, от католичества отделись направления, идеалом которых было возвращение к апостольскому христианству. Данное направление стали называть протестантизм. Характерной чертой классического протестантского богословия является весьма строгое отношение к тому, что считается существенным – вере, таинствам, спасению, учению о церкви, и менее строгое отношение к внешней, обрядовой стороне церковной жизни. Сейчас значительное число протестантских конфессий и деноминаций определяется их разобщенностью по странам и континентам. Некоторые направления объединены в крупные союзы, например, Всемирная лютеранская

федерация (участие в ней принимают 140 церквей из 78 странах мира). Существуют направления, принадлежность которых к христианству оспаривается религиоведами и (или) традиционными христианскими конфессиями (например, свидетели Иеговы, мормоны). В настоящее время в мире насчитывается более 2 млрд. христиан, в т.ч. в Европе – 400-550 млн.; в Латинской Америке – ок. 550 млн.; в Африке – ок. 500 млн.; в Северной Америке – более 230 млн.; в Азии – ок. 350 млн.; в Австралии и Океании – более 25 млн. Максимальный процент христианского населения характерен для стран Европы, Америки, а также Западной Африки к югу от экватора. Среди стран мира наибольшее число христиан проживает в США, Бразилии, России. Приблизительное число приверженцев различных христианских конфессий: католиков – ок. 1,2 млрд. (наибольшее число верующих – в Бразилии); протестантов – ок. 800 млн. (наибольшее число верующих – в США); приверженцев православных церквей – до 300 млн. (наибольшее число верующих – в России); приверженцев древневосточных церквей – ок. 70-80 млн.

Третьей по возрасту мировой Р. является ислам. Ислам возник в Западной Аравии, в Хиджазе, в начале VII века. Основателем ислама считается житель Мекки Муххамед (570-632 гг.). В возрасте 40 лет он объявил себя посланником единого Бога – Аллаха, продиктовавшего ему свою волю. Муххамед призывал свих соотечественников отказаться от поклонения многочисленным племенным богам, верить только в Аллаха, вести праведную жизнь и готовить себя к грядущему Божьему суду. Основным догматом вероучения Муххамеда стало признание единым Богом Аллаха и Муххамеда – посланником Аллаха. Учение Муххамеда распространилось среди арабов не сразу и ему пришлось переселиться со своими сторонниками из Мекки в Медину. Со времени этого переселения – Хиджры, которое произошло в 622 г., начинается летоисчисление ислама. Основные пять позиций ислама: соблюдение строжайшего единобожия; совершение ежедневной пятикратной молитвы; материальные пожертвования; соблюдение поста в месяц Рамадан; совершение паломничества в Мекку. Ислам, по заявлениям его приверженцев, преследует цель сформировать добродетельную личность, здоровую семью и гармоничное общество.

Мусульманские общины имеются более чем в 120 странах и объединяют около 1,5 млрд. человек. В 35 странах мусульманами является бóльшая часть населения, а в 29 странах последователи ислама представляют собой влиятельные меньшинства. В 28 странах ислам признан государственной или официальной Р. В середине VII в. в результате борьбы за власть в Халифате ислам разделился на два основных направления: суннизм и шиизм. На сегодня сунниты представляют подавляющее большинство мусульман (ок. 85%) и представлены в большинстве исламских стран (страны Ближнего Востока, Северной Африки, Цент-

ральной и Юго-Восточной Азии и т. д.). Наибольшее число суннитов (до 200 млн.) проживает в Индонезии, шиитов (св. 55 млн.) – в Иране. Выделяется мистико-аскетическое течение в исламе – суфизм, представляющее собой, одно из основных направлений классической мусульманской философии. Целью суфизма является воспитание «совершенного человека», который свободен от мирской суеты и сумел возвыситься над негативными качествами своей природы. Так, одно из направлений суфизма – мюрюдизм было идеологическим фактором военных действий горцев Северного Кавказа в 1820-60-х гг. против российских войск.

Помимо мировых, существуют национальные (региональные) Р., распространение которых отграничивается 1-2 странами. Наиболее древней национальной Р. (за исключением индуизма) следует считать иудаизм. Это не только религиозное течение, которое преобладает у еврейского народа, но и, по сути, национальное и этическое мировоззрение. Общая численность последователей – около 13,6 млн. человек [в т.ч. в Израиле – 6 млн., США и Канаде – 5,6 млн.; остальные иудаисты дисперсно проживают во многих странах мира (преимущественно развитых)]. В разных регионах мира сложились определенные течения иудаизма [например, на западе Смоленской области (XVIII в.) возникло направление любавичского хасидизма (Хабад Любавич)]. Одной из крупнейших Р. мира, имеющей локальное распространение является сикхизм (ок. 25 млн. чел.; ее приверженцы проживают в индийских штатах Пенджаб и Харьяна). Сикхизм возник в начале XVI в.; сикхи верят в Единого Бога, всемогущего и всепронизывающего Творца, настоящее имя которого никому не известно [Бог рассматривается в двух аспектах – как Ниргун (Абсолют) и как Саргун (персональный Бог внутри каждого из людей)].

Синтоизм – национальная традиционная Р. в Японии; основана на вере в одушевленность всей природы, на поклонении многочисленным божествам и духам умерших. Возникла в VII-VIII вв. н.э. Главным духовным принципом синто является жизнь в согласии с природой и людьми. Несмотря на то, что буддизм оставался государственной Р. Японии вплоть до 1868 г., синтоизм не только не исчез, но и всё это время продолжал играть роль идеологической основы, объединяющей японское общество. В современной Японии данная Р. остается символом национального объединения.

В Китае примерно 2,5 тыс. лет назад возникли два этико-философских учения, считающиеся некоторыми учеными как религиозно-философские – даосизм и конфуцианство. Даосизм – учение о Дао или «пути вещей»; каждый человек, чтобы стать счастливым, должен встать на этот путь, попытаться познать Дао и слиться с ним. Конфуцианство – учение, разработанное его основателем Конфуцием (551-479 гг. до н. э.), развитое его последователями. Конфуций заимствовал первобытные верования: культ умерших предков, культ Земли и почитание древними ки-

тайцами своего верховного божества и легендарного «первопредка» Шан-ди. Впоследствии он стал ассоциироваться с Небом как высшей божественной силой, определяющей судьбу всего живого на Земле. Философ выдвинул идею социальной гармонии, опирался на авторитет мудрецов и правителей глубокой древности, пиетет перед которыми стал постоянно действующим импульсом духовной и общественной жизни Китая. Общая численность представителей этих двух философских течений (в основном в Китае) достигает 500 млн. человек.

Процесс религиозного развития человечества не стоит на месте. Многие Р. становятся почти забытыми (например, зороастризм), некоторые в современных условиях пытаются возродить (арийские или славянские), но есть определенная группа религиозных воззрений, которые формируются практически в наши дни. Ряд исследователей называет это сектами или новыми религиозными движениями. Для них характерен определенный, отличный от других, взгляд на Р., который, как правило, отражает основатель данного религиозного направления. Сектам присущи авторитаризм, замкнутость, оппозиционность традиционным религиям.

А.И. Даньшин

Релятивность в социально-экономической географии – условность понятий, показателей, образов, полученных в результате камеральных и полевых исследований, невозможность познания абсолютной истины. Релятивность (Р.) заложена в самой природе объекта изучения социально-экономической географии (СЭГ) – территориальной организации общества. СЭГ изучает нечеткие, пересекающиеся множества и вероятностные, стохастические процессы, происходящие в глобальном и одновременно локальном мире. По существу, все выводы в социально-экономической географии в той или иной степени относительны, релятивны, и осознание этого факта, его причин и особенностей, как это ни парадоксально звучит, только повышает адекватность научного исследования.

Релятивизм в СЭГ с гносеологической точки зрения существует в пяти основных видах: 1) метрический (релятивность результатов измерений); 2) топологический (релятивность интерпретации общих свойств пространства); 3) понятийно-терминологический (релятивность суждений); 4) визуализированный (релятивность образов); 5) когнитивный (релятивность ментальных представлений). На практике в СЭГ можно выделить следующие разновидности релятивистских конструкций (часто взаимосвязанных): Р. показателей, Р. понятийно-терминологическая, Р. хронологическая, Р. пространственная или хорологическая, Р. картографическая, Р. графическая.

А.П. Горкин

Репатриант – лицо, участвующее в репатриации. Р. могут внешними и внутренними, а также добровольными и принудительными. Юридический и правовой статус Р. регулируется на основе международных норм и правил, а также внутреннего законодательства стран, принимающих Р. Среди профессиональных сообществ особое место занимают соглашения о репатриации моряков. См. ст. *Репатриация.*

М.С. Савоскул

Репатриация – возвращение на родину лиц оказавшихся по разным причинам за пределами своего государства или региона проживания. Термин «Р.» используется в отношении лиц, оказавшихся во время военных действий за пределами своего государства (попавшие в плен, угнанные на работы, беженцы и т.д.). Активно термин стал использовался в отношении к *перемещенным лицам*, оказавшимся за пределами России и СССР во время Первой и Второй мировых войн. Часто проведение Р. носит политический характер. Под внутренней Р. понимают возвращение на родину депортированных народов. Р. может носить как добровольный (возвращение беженцев на родину), так и принудительный (возвращение нелегальных мигрантов) характер. Принуждение к Р. может быть инициировано страной происхождения репатриантов (например, после Второй мировой войны в СССР проводилась политика насильственной Р. советских граждан, оказавшихся во время войны за пределами Советского Союза). Чаще Р. проводит страна, в которой оказались репатрианты (например, при нелегальной миграции). К странам с массовой добровольной Р. относят Германию (после Второй мировой войны этнические немцы, оказавшиеся за пределами Германии, имели право вернуться в страну и получить немецкое гражданство) и Израиль (возможность получения евреям гражданства страны). В современном мире вопросы добровольной Р. беженцев, в случае военных конфликтов, находятся в ведении Управления Верховного Комиссара ООН по делам беженцев (УВКБ ООН). Государство страны происхождения беженцев также должно помогать вернувшимся соотечественникам в вопросах реинтеграции. См. также ст. *Беженцы*.

М.С. Савоскул

Республика – форма государственного правления, при которой высшие органы государственной власти избираются либо формируются особыми представительными учреждениями (парламентами) на определенный срок. В отличие от *монархии*, глава государства (президент) не выступает носителем государственного суверенитета и не обладает всей полнотой государственной власти; законодательная власть обычно принадлежит парламенту, а исполнительная – правительству. Различают президентские Р., где глава государства формирует правительство и часто возглавляет его (США, Аргентина и др.), и парламентские Р., где пол-

номочия президента существенно ограничены (Германия, Италия и др.), а также смешанные (Россия, Франция и др.). В настоящее время Р. составляют около 3/4 суверенных государств мира.

Ф.А. Попов

Реэкспорт – особая форма экспорта; товары, ввезенные в данную страну, а затем вывезенные без какой-либо переработки, допускается лишь расфасовка, упаковка, маркировка. Основные виды Р.: вынужденный (импортированный товар не может быть продан импортером на внутреннем рынке с необходимым экономическим эффектом), спекулятивный (товар закупается с целью перепродажи), технологический (при осуществлении проектов под ключ строительными и инжиниринговыми компаниями, при поставках комплектного оборудования), учетный (операции без завоза в страну) и др. Крупными реэкспортерами являются Сингапур, Гонконг.

Е.Н. Самбурова

Рурбанизация (от английского «rural» – сельский, деревенский и латинского «urbanus» – городской) – процесс стирания границ между городом и деревней в результате распространения городских форм и условий жизни на сельскую местность, который приводит к образованию сельско-городского континуума («rurban»). Наряду с субурбанизацией, контрурбанизацией, гиперурбанизацией – это часть процесса *урбанизации* в его широком понимании.

Р., с одной стороны, может происходить за счет миграции городского населения в сельские поселения, переноса в сельскую местность форм хозяйственной деятельности, характерных для городов (промышленности, деловых, торговых и других функций). С другой стороны, она может развиваться в результате вовлечения сельского населения в городской образ жизни, включая развитие трудовых маятниковых миграций и несельскохозяйственных видов занятости, повышение благоустройства сельских поселений до уровня городских населенных мест и др.

А.Г. Махрова

С

Сакральная география – направление гуманитарной географии, изучающее пространственную структуру представлений об окружающем мире, закрепленных в религиозных мировоззрениях. Ключевыми понятиями С.г. является «священное место», «запретные (табуированные) места», «сакральные границы» (границы между священным и мирским, «чистым и нечистым»: порог церкви, порог дома, околица и др. Их пересечение требует с точки зрения носителя соответствующего мировоззрения исполнения определенных ритуалов (крестное знамение, ритуалы очищения) или табу (запрет касаться порога у тюркских народов). Важным предметом изучения выступает анизотропность пространства в понимании носителей религиозного сознания, выражающаяся для них в неодинаковой значимости различных направлений (выделение священных направлений: на Мекку, на восток, на священную гору и т.д.). Масштаб изучения варьируется от участков населенных пунктов до мира в целом. Термин «сакральный» имеет в русском языке и другое значение (священными, в восприятии человека могут быть, например, места массовых захоронений, братские могилы).

Н.Ю. Замятина

Самодеятельное население. 1) Часть населения страны, занятая производственной деятельностью (в т.ч. сезонные, иностранные рабочие, дипломаты, военнослужащие), включая тех, которые в данный момент не имеют работы по независящим от них причинам. 2) Совокупность лиц, имеющих самостоятельный источник средств существования (трудящиеся, рантье, студенты, пенсионеры, реципиенты социальных пособий и проч.). 3) Синоним *экономически активного населения* (в англоязычной литературе).

Е.Е. Чиркова

Свободная (специальная, особая) экономическая зона (СЭЗ) – ограниченная, обособленная часть государственной территории, на которой действует особый правовой режим осуществления хозяйственной, инвестиционной, внешнеторговой и иной деятельности, более льготный, чем на остальной территории государства. Цель создания СЭЗ – обеспечить более тесную, чем у национальной экономики, связь

с мировым рынком, способствовать привлечению иностранных инвестиций и расширению внешнеэкономических связей.

Основные признаки СЭЗ: полная или частичная отмена таможенных пошлин (как правило, на ввоз сырья, полуфабрикатов, компонентов и вывоз готовой продукции); полная или частичная отмена налогов или введение налоговых льгот на определенный период; возможность аренды земли на льготных условиях и т.п. СЭЗ могут иметь «точечный» характер, т.е. располагаться на компактной территории (например, магазины «duty free») или занимать значительную площадь – до нескольких сотен квадратных километров и более.

В мире насчитывается несколько тысяч СЭЗ, которые по характеру деятельности можно объединить в несколько основных типов: 1) торговые СЭЗ (зоны беспошлинной или свободной торговли, свободные порты, торгово-складские зоны и др.); 2) промышленно-производственные СЭЗ (экспортные промышленные или свободные зоны поощрения экспорта); 3) СЭЗ развития новых и высоких технологий или технико-внедренческие (технополисы, технопарки и др.); 4) сервисные СЭЗ (оффшорные, туристско-рекреационные и др.); 5) комплексные СЭЗ, имеющие многоотраслевой, многофункциональный характер.

Е.Н. Самбурова

Сдвиг в географии промышленности – относительно кратковременное изменение в территориальной структуре промышленности, которое более отчетливо проявляется на низших и средних иерархических уровнях совокупности объектов и территориальных единиц. Сдвиги в основном вызываются экзогенными факторами – различного рода кризисными ситуациями или форс-мажорными обстоятельствами (энергетический, циклический, финансовый кризисы, военно-политические конфликты, катастрофические стихийные бедствия и др.). Сдвиги возникают и как результат хозяйственных решений: ввод в строй или закрытие крупного предприятия (завод, канал, трубопровод, электростанция, морской порт); реализация внешнеэкономических соглашений; банкротство или слияние компаний и т.п.

А.П. Горкин

Сезонная миграция – возвратные миграции населения, для которых характерны временные (сезонные) перемещения населения на работу, учебу, отдых и т.д., на срок несколько месяцев. Отличительным признаком С. м., помимо сезонного характера перемещений, является их массовость и регулярный характер. Большая часть С. м. зависит от времени года и климатического сезона.

В зависимости от целей поездок различают экономическую (трудовую) миграцию, социально-культурную, рекреационную С. м. По направлениям разделяют внутренние и международные С. м.; они могут носить

как легальные, так и нелегальные формы. Из-за отсутствия прямого статистического учета в большинстве стран мира сложно определить структуру С. м. по причинам или факторам. Принято считать, что ведущую роль в общем объеме С. м. занимают трудовые поездки, хотя масштабы социально-культурных и рекреационных С. м. также велики и их объем постоянно растет при сокращении значимости трудовых С. м. Особенностью российской субурбанизации является ее выраженный сезонный характер, что существенным образом влияет на систему расселения. Трудовые сезонные мигранты заняты в растениеводстве (уборка урожая), в строительстве, в рыбной и лесной отраслях, в сфере обслуживания туристов и т.д. Развитие технологий в аграрном секторе постоянно сокращает потребность в трудовой С. м. Сезонный характер производства продукции уже не всегда сопровождается сезонным привлечения занятых.

Трудовые сезонные мигранты, участвующие в международных миграциях, чаще всего являются низкоквалифицированными работниками, занятыми в странах с более развитой экономикой. Значительный объем международных сезонных мигрантов в Западной Европе и в России занимают отдыхающие, выезжающие на лето на отдых в другие страны, что отражается на активизации транспортных потоков между странами. В России С. м. получили активное развитие во второй половине XIX в. в связи с отменой крепостного права (1861) и процессами развития капитализма. Временный уход крестьян из мест постоянного проживания на заработки в районы развитой промышленности и сельского хозяйства получил название отходничество (отхожий промысел). В советский период в 1960-е гг. С. м. активизировались в связи с привлечением для сезонных работ (строительных, сбор урожая) в сельской местности дополнительных работников. Это явление носило неформальное название «шабашка». «Шабашили» в том числе и жители трудоизбыточных регионов Северного Кавказа, приезжавшие на заработки в другие регионы России.

Статистический учет сезонных мигрантов практически не ведется, косвенно данные о масштабах сезонных мигрантов можно получить из анализа данных транспортных потоков, выборочных социологических обследованиях населения, анализа сезонного потенциала рынка труда. Также используется индикативный метод оценки масштабов С. м. В качестве индикатора, например, используют показатель потребления продукта каждодневного спроса, которым может быть хлеб. Изменение потребления хлеба и хлебобулочных изделий в течение года на той или иной территории может служить индикатором сезонных колебаний численности наличного населения, что может говорить о масштабах С. м. В настоящее время для России можно говорить о трех наиболее значимых потоках сезонных мигрантов. Первый поток – сезонный выезд жителей крупных городов на дачи, садовые участки и в сельскую местность (субурбанизация; например, население ряда населенных пунктов Московской и соседних областей в летний период увеличивается в разы). Таким

образом, С. м. существенным образом влияет на систему расселения, нагрузку на социальную и транспортную инфраструктуру, на торговый оборот и т.д. Второй поток – массовый выезд в летний период на отдых в южные регионы России (побережье Черного и Азовского морей), Украины (Крым) и другие страны (Турция, Египет, Италия и т.д.). Третий – сезонный въезд трудовых мигрантов из других стран СНГ, хотя не все исследования подтверждают эту тенденцию, часть свидетельствует об оттоке трудовых мигрантов в свои страны в летний период на сельскохозяйственные работы. См. также ст. *Гастарбайтеры*, *Миграция населения*, *Субурбанизация*, *Трансграничные миграции*.

М.С. Савоскул

Селитебная территория (от понятия «селиться») – земельные участки, занятые в *городах* жилыми кварталами и лежащими между ними улицами, площадями, бульварами и т.п.; в *сельских поселениях* – жилыми домами (усадьбами) с прилегающими к ним приусадебными участками и врутридеревенскими проездами.

Село. 1) В узком значении – тип крупных *сельских поселений* в досоветской России, обычно имевших церковь, лавку, и игравших роль местного центра для окрестных деревень. 2) В широком значении (как и термин *деревня*) – не только все сельские поселения, но и сельское хозяйство и комплекс аграрных социально-экономических отношений, противопоставляемые *городу*.

Сельская местность – вся обитаемая территория стран и районов, находящаяся вне городских поселений, с ее естественными и преобразованными человеком (антропогенными) ландшафтами, населением и населенными пунктами (которые относятся к категории сельских).

Сельские поселения – все населенные места (населенные пункты), которые не соответствуют принятому в данной стране пониманию городских поселений; все поселения в *сельской местности*. В России исторически сложились различные наименования С. п.: *деревня*, *село*, *станица*, выселок, починок, хутор, аул и т.д.

В аграрных и индустриальных обществах бóльшая часть сельских поселений выполняет аграрные функции (их жители заняты в сельском хозяйстве). В постиндустриальных обществах, где доля занятых в сельской хозяйстве снижается до нескольких процентов, С. п. имеют самые разнообразные функции: промышленные, транспортные, рекреационные, сервисные, просто жилые и проч. Наряду с постоянными С. п. существуют и сезонно-обитаемые (часто не учитываются статистикой; например, стоянки животноводов на зимних или летних пастбищах, охотничьи и рыболовные базы, рекреационные поселения). Особый тип поселений в развитых странах – дачные поселки, обычно близ городов, используемые для сезонного проживания горожан.

Иное значение термин «С. п.» получил в трактовке Федерального закона РФ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (2003). В нем под С. п. понимается «муниципальное образование», «один или несколько объединенных общей территорией сельских населенных пунктов (поселков, сел, станиц, деревень, хуторов, кишлаков, аулов и других сельских населенных пунктов), в которых местное самоуправление осуществляется населением непосредственно и (или) через выборные и иные органы местного самоуправления.» Таким образом, в законе проводятся различия между терминами «поселение» и «населенный пункт» («населенное место»), хотя традиционно все эти термины понимались как синонимы. Границы «муниципальных сельских поселений», как правило, соответствуют границам сельских советов советского периода (а они, в свою очередь, были чаще всего привязаны к границам бывших колхозов и совхозов).

Типологии С. п. объединяют их в группы по функциям, происхождению (генетические) и по планировочным формам (планировочные). Наиболее распространены функциональные типологии, выделяемые по месту (роли) поселений в территориальной организации общества (поселения сельскохозяйственные, промышленные, транспортные, рекреационные и т.д.). Среди других важных признаков в типологии С. п.: людность (число жителей), ЭГП, архитектурный облик и др. Используются также типологии по условиям и уровню обслуживания населения, по экологической ситуации, по условиям и образу жизни и др.

А.И. Алексеев

Сельское население – жители всей совокупности *сельских поселений* какой-либо территории; постоянное население сельской местности; категория населения, выделяемая при переписи или текущем учете наряду с городским населением.

С. н. составляет около 50% населения мира (в т.ч. в развитых странах 25%, развивающихся 65%); наименьшие значения – в Европе (29%; в т.ч. в Северной Европе – 23%, Южной Европе – 33%), в Северной Америке (США и Канада – 20-21%); максимальное – в Африке [61%, в т.ч. в Восточной – 76% (максимум в Бурунди – 90%)].

Сельское расселение – форма территориальной организации населения на внегородских территориях в виде совокупности *сельских поселений* различных типов. С. р отличается от городского меньшей людностью поселений и большей густотой их сети.

Сельское хозяйство – отрасль материального производства, использующая биологические процессы для создания растительных и животноводческих продуктов. Включает земледелие и животноводство – древнейшие формы производящего хозяйства, к которым человечество перешло на заре своей истории. В Старом Свете возникновение земледе-

лия и животноводства, по разным источникам, датируется 8-10-ю тыс. лет до н. э.; в Новом Свете земледелие возникло около 2-4-мя тыс. лет до н. э.

В процессе эволюции общества изменялся как характер производственных отношений в С. х., так и методы его ведения; технический прогресс позволил значительно усовершенствовать С. х. за счет передовых достижений науки и техники. За длительную историю развития С. х. прошло несколько этапов, каждый из которых отличался производственными и организационными формами, создаваемыми под воздействием социальных, экономических и техногенных факторов.

Специфику С. х. как объекта географических исследований определяют следующие его черты: 1) в силу географической асинхронности развития общества сохранились многие исторические формы С. х. и некоторые территории одновременно являются «носителями» различных исторических форм; 2) поскольку земля является для С. х. важнейшим средством производства, на его размещении больше, чем на какой-либо другой отрасли производства сказывается зависимость от природных условий; в то же время, характер сельскохозяйственного производства находится в прямой зависимости от земельных (аграрных) отношений; 3) С. х. присущ экуменизм размещения. Большинство отраслей и подотраслей земледелия и животноводства представляют собой континуальный вид хозяйственной деятельности, их размещение дискретно и мозаично, относящиеся к ним предприятия образуют на территории множество различных сочетаний (как не взаимосвязанных параллельных, так и симбиотических).

А.С. Наумов

Сельскохозяйственная мелиорация (от латинского «melioratio» – улучшение) – изменение природных свойств сельскохозяйственных угодий (агроклиматических, гидрологических, почвенных) с целью повышения эффективности их использования и увеличения продуктивности. Основные виды М.: гидромелиорация (оросительная, осушительная и др.), агролесомелиорация (полезащитная, противоэрозионная), культуртехническая М. (рыхление и плантаж почвы, раскорчевка пней и др.), химическая М. (известкование, гипсование и др.). М. отличается от обычных агротехнических приемов более глубоким воздействием на сельскохозяйственные угодья; ее результаты, как правило, имеют долговременный эффект.

А.С. Наумов

Сельскохозяйственное освоение (аграрная колонизация) – вовлечение в сельскохозяйственный оборот ранее не использовавшихся для товарного земледелия и животноводства территорий. Несмотря на интенсификацию производства, основанную на технологическом совершенствовании отраслей земледелия и животноводства и всего аграрно-промышленного комплекса в целом, освоение новых территорий остается важным направлением развития мирового сельского хозяйства.

Крупнейшие по масштабу кампании по С. о. новых земель относятся ко второй половине XIX – началу XX в. В этот период в США в ходе колонизации Среднего Запада фермеры получили около 110 млн. га земель; происходило сельскохозяйственное освоение Великих Равнин в Канаде, Пампы в Аргентине (за 1901-15 гг. распахано 15 млн. га), степей Новороссии. В первом десятилетии XX в. началась аграрная колонизация степей и лесостепей Азиатской России, продолжившаяся лишь полвека спустя, в период кампании по освоению целины в СССР. Всего за 1950-60-е гг. в результате освоения целинных и залежных земель Поволжья, Урала, Сибири и Казахстана в сельскохозяйственный оборот было вовлечено более 40 млн. га. В целом по миру к середине XX в. абсолютный прирост площади пашни приостановился. В начале XXI в. основные резервы для земледельческого освоения сохранились в Австралии, Африке и Южной Америке. Менее всего освоена в земледельческом отношении Австралия, где на пашню приходится 11% площади сельскохозяйственных угодий (в Африке и в Южной Америке – ок. 16%). В среднем по миру доля всех используемых в сельском хозяйстве территорий в земельном фонде, включая пастбища, составляет 38% (в Южной Америке 35%; в Северной Америке 30%; Европе 22%). Вместе с тем, в Европе почти 2/3 используемых в сельском хозяйстве земель приходится на пашню, а в основных сельскохозяйственных районах уровень распаханности превышает 70-80%. В Северной Америке доля пашни в структуре угодий также относительно высока – 40%. Учитывая политику ограничения площади пахотных земель и охраны лесов, которая активно проводится в США и в ЕС, перспектив для земледельческой колонизации в Северной Америке и в Европе нет. В Африке крупномасштабное освоение новых земель затруднено из-за нестабильности политической обстановки и неразвитости национальных экономик; в Австралии оно ограничивается дефицитом водных ресурсов. Наиболее быстрыми темпами С. о. идет в Южной Америке (за счет вовлечения в оборот новых земель и конверсии пастбищ; наиболее интенсивно – в Бразилии, где после 1980-х гг. в сельскохозяйственный оборот было вовлечено более 90 млн. га земель в районах саванн-серрадо).

Районы нового освоения, как правило, характеризуются нестабильностью сельскохозяйственного производства. Аграрная колонизация чаще всего происходит в направлении от районов с наиболее благоприятными для ведения сельского хозяйства природными (агроклиматическими, почвенными) условиями и с лучшим транспортно-географическим положением к менее плодородным маргинальным землям, удаленным от национальных центров потребления и переработки сельскохозяйственной продукции, а также от портов ее вывоза за рубеж. Успешность развития товарного земледелия, особенно, экспортной направленности, в таких маргинальных районах зависит от ситуации на мировых рынках сельскохозяйственного сырья с одной стороны, и мине-

ральных удобрений, горюче-смазочных материалов, сельскохозяйственной техники – с другой. Граница районов нового освоения может расширяться и, наоборот, откатываться назад в годы, неблагоприятные с точки зрения внешнеэкономической конъюнктуры и погодных условий.

А.С. Наумов

Сельскохозяйственное районирование – исследовательская процедура, усложненная континуальным (дисперсным) характером размещения сельского хозяйства и пестротой спектра производственных форм, зачастую образующих сложные сочетания. В основе С. р. лежит типологическая характеристика сельского хозяйства. Для нее обычно используют статистические данные, усредненные по административно-территориальным единицам. В случае, если базовым таксоном служат отдельные хозяйства (сельскохозяйственные предприятия), определенные трудности создает большой объем анализируемой информации. Иногда объектом типологии становятся особенности организации территории самих сельскохозяйственных предприятий.

Зачастую в агрогеографических исследованиях можно встретить отождествление типологии и районирования сельского хозяйства. В подобных случаях за районы принимаются ареалы локализации определенных типов сельского хозяйства, систем взаимосвязанных типов или их устойчиво повторяющихся территориальных сочетаний. В отличие от типов, районы, как правило, уникальны (каждый район отличается от других специфическими характеристиками). Однако встречается и такое понятие, как тип сельскохозяйственных районов, выделяемый по сходству их важнейших характеристик. Некоторые исследователи выносят в характеристику типов локализацию, привязывая их к территории. Примером могут служить выделенные Ю.Д. Дмитревским и Л.К. Кильдюшевской (1975) экономико-географические типы сельскохозяйственного производства в Африке: «гвинейско-экваториальный тип натурального и полунатурального неорошаемого земледелия», «южноафриканский тип фермерских земледельческих хозяйств на орошаемых землях» и т. д.

Если типологию и районирование сельского хозяйства рассматривать как различные последовательные научно-исследовательские процедуры, за выявлением производственных типов следует определение границ сельскохозяйственных районов как ареалов распространения закономерно повторяющихся типов. Это позволяет выявить особенности территориальной организации сельского хозяйства и сопоставить их с анализом природных условий и других, внешних по отношению к сельскому хозяйству, факторов его размещения (спроса на сельскохозяйственную продукцию, динамики цен, транспортной инфраструктуры).

По А.Н. Ракитникову (1971), С. р. – это отграничение территорий, различающихся по основным чертам сельского хозяйства, а сельскохозяйственные районы – это территориальное выражение понятий произ-

водственные типы, системы сельского хозяйства. Таким образом, «сельскохозяйственный район» – это территория, на которой повторяются или относительно близкие между собой вариации одного доминирующего производственного типа, или несколько производственных типов, сильно отличающихся друг от друга, но располагающихся смежно. С. р. представляет собой выделение участков территории, которые различаются по способу ведения хозяйства: по основным функциям, выполняемым сельским хозяйством в отношении народного хозяйства страны, то есть по специализации, по сочетанию отраслей, по способам ведения каждой отрасли, соответственно по уровню интенсивности как отдельных отраслей, так и хозяйства в целом.

По В.Г. Крючкову (1978), интегральное С. р. опирается на типологию производственных форм сельского хозяйства и является обобщенным выражением локализации различных систем его производственных типов. При обосновании проведения границ сельскохозяйственных районов учитываются ареалы распространения различных типов организации территории, для которых характерны устойчивые сочетания форм земледелия и способов содержания скота в связи со сложившимися видами использования различных природных типов земель в составе доминирующих сельскохозяйственных предприятий. Сельскохозяйственные районы выделяются как ареалы распространения закономерно повторяющихся на территории типов сельского хозяйства. Решающее значение имеет определение главной отрасли специализации района.

Под С. р. отечественные и зарубежные географы чаще всего понимают: природно-ландшафтное районирование для целей сельского хозяйства, иначе агроэкологическое районирование (термин К.В. Зворыкина); районирование территории по характеру использования земель или по характеру систем земледелия); районирование по сочетаниям типов сельскохозяйственных предприятий, комплексное (функциональное) С. р. Наряду с комплексным С. р. в практических целях выполняется частное районирование отдельных отраслей, которое обычно носит прикладной характер.

А.С. Наумов

Семья – основанное на браке или кровном родстве объединение людей, связанных общностью быта и взаимной ответственностью. В российской статистике при переписях населения семьей считалась группа лиц из двух или более человек, связанных отношениями родства или свойства, совместно проживающих и имеющих общий бюджет. С 1994 г. в России (как и в большинстве других стран) учитываются не семьи, а домохозяйства (отличия в том, что домохозяйства могут состоять и из одного человека и в том, что отношения родства или свойства между членами домохозяйства не обязательны – они могут включать прислугу, пансионеров и др.).

Сепаратизм – политическое движение, ставящее своей целью юридически оформленное обособление части территории суверенного государства, как путем ее *сецессии*, так и повышения степени ее самостоятельности (*автономии*) без изменения государственных границ. В русскоязычной литературе и бытовой лексике термин часто некорректно используется для обозначения *сецессионизма*.

Ф.А. Попов

Сетевые и иерархические структуры в экономике. Информационно-коммуникационная революция сущностно изменила концепцию территориальности: контроль над сетями и потоками становится важнее контроля над физическим пространством. А постфордизм, связанный с кардинальным изменением отношения производства к запросам потребителя, и сделавший его в социально-психологическом плане относительно индивидуальным, объективно интегрировался с новым пониманием территориальности. В результате появились сетевые формы общественной организации, затрагивающие все сферы человеческой деятельности, но прежде всего хозяйственной. Современные формы объединения в сетевые структуры в экономике связаны с достаточно четким разделением труда в пространстве: одни хозяйствующие субъекты заняты в сфере НИОКР, вторые разрабатывают технологии производства товара, третьи занимаются непосредственно производством, привлекая субподрядчиков, третьи играют роль дистрибьюторов. Все эти последовательные стадии протекают в разделенном пространстве для обеспечения большей рентабельности в условиях достаточно резкой территориальной дифференциации факторов производства; необходимые обмены осуществляются в виде сете-узловых информационных, финансовых, товарных и прочих потоков, обеспечиваемых логистикой.

Сетевые территориальные и встроенные в них управленческие механизмы экономической деятельности свойственны как традиционным видам хозяйства (транспорт, особенно железнодорожный), так и новейшим (гибкие автоматизированные производства). Понятие «сетевая экономика» связано с рыночными отношениями, функционирующими в условиях современных достижений информационно-коммуникационных достижений.

На смену традиционным иерархическим (командным, дивизионным) системам управления и территориальной организации в сетевых образованиях приходят т.н. диссипативные системы менеджмента, основывающиеся на доверии, призванном снимать элементы бесконтрольности. Гибкость развития территориальных систем (национальных фирм, ТНК, их альянсов, «ворот в глобальный мир» и т.д.) обеспечивается за счет модульного (распределенного) контроля вместо однонаправленного наращивания командной организационной структуры. В ре-

альной практике фирм и ТНК используется комбинация двух структур организации (управления и самоуправления).

Н.С. Мироненко

Сецессионизм – политическое движение, ставящее своей целью выход части территории суверенного государства из его состава (*сецессия*) и последующее формирование нового независимого государства (индепендизм) или присоединение к другому государству (ирредентизм). Может быть представлен респектабельными политическими партиями (Шотландская национальная партия, Квебекская партия, Лига Севера в Италии и др.), террористическими группировками (Ирландская республиканская армия, баскская Эускади та Аскатасуна, Фронт освобождения анклава Кабинда и др.), повстанческими армиями (в периоды активности – Армия освобождения Косова, Тигры освобождения Тамил Илама, Народная освободительная армия Судана и др.). В расширительном значении понятие охватывает также политические движения любой целевой направленности, деятельность которых приводит к осуществлению *фактической сецессии*. В русскоязычной литературе часто некорректно замещается понятием «*сепаратизм*».

Ф.А. Попов

Сецессия (юридическая сецессия) – форма дробления политического пространства, представляющая собой юридически оформленный выход части территории суверенного государства из его состава, осуществленный по инициативе местных политических акторов. В результате сецессии в границах отделившейся территории образуется новое государство [например, Нидерланды (1648), США (1783), Алжир (1962)], либо территория входит в состав другого государства [например, аншлюс Германией Судетской области и Мемеля (1938-39) при поддержке местных пронацистских групп]). В научной литературе фигурирует в основном в контексте разработки теории «права на сецессию» – на произвольное (вопреки действующему международному и национальному праву) изменение государственной принадлежности территории по усмотрению представителей некоторым образом отождествляемых с этой территорией групп. В расширительном значении термин используется также для обозначения фактического вычленения территории из политического пространства суверенного государства (например, фактическая сецессия Конфедеративных Штатов Америки в 1861-65 гг.).

Ф.А. Попов

Системно-структурный подход – направление методологии научного исследования, в основе которого лежит рассмотрение объекта как целостного множества элементов и совокупности отношений и связей между ними. При этом системный подход является не столько методом решения, сколько методом постановки задач. Важнейший прин-

цип системно-структурного подхода: «правильно заданный вопрос – половина решения». Это качественно более высокий, нежели просто предметный, способ познания.

Существует множество определений «системы» (св. 30, как минимум). Приведем наиболее распространенное: система – конечное множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство; система обособлена от среды и взаимодействует с нею. Любую систему описывают такие понятия, как «элементы», «структура», «связи», «отношения», «подсистемы». Основными системными принципами (свойствами) являются:

1) эмерджентность – принципиальная несводимость свойств системы к сумме свойств составляющих ее элементов (т.н. «эффект эмерджентности») и невыводимость из простой суммы свойств целого; зависимость каждого элемента, его свойств и отношений в системе от его места и функции внутри целого;

2) структурность – возможность описания системы через установление ее структуры, т.е. сети связей и отношений; обусловленность поведения системы поведением ее отдельных элементов (подсистем) и свойствами ее структуры;

3) взаимозависимость системы и среды (система формирует и проявляет свои свойства в процессе взаимодействия со средой, являясь при этом ведущим активным компонентом взаимодействия);

4) иерархичность – каждый элемент (компонент) системы, в свою очередь, может рассматриваться как система, а исследуемая в данном случае система представляет собой один из элементов (компонентов) более широкой системы;

5) множественность описания каждой системы [в силу принципиальной сложности каждой системы ее адекватное познание требует построения множества различных моделей (в т. ч. структур), каждая из которых описывает лишь определенный аспект системы];

6) функция – отношение системы к среде (отдельным ее компонентам), в котором изменение одного из взаимодействующих объектов ведет к изменению другого; то же относится к взаимодействию элементов в пределах одной системы. Это изменение может быть целенаправленным, строго детерминированным (целевая функция), может быть в той или иной степени вероятностным, стохастическими, жестко не детерминированным; «функция» может играть и служебную роль («назначение»), например, функция государства, образования, науки и т.п.

Системы могут быть абстрактными (например, науки) и материальными, статичными и динамичными, детерминированными и стохастическими, сетевыми и иерархическими и др.

Единой точки зрения на соотношение понятий «система», «структура», «организация» не существует. Однако наиболее принятой является точка зрения, что структура – важнейшая из характеристик любой

системы (не зря часто употребляют термин «системно-структурный подход»). Структура – совокупность устойчивых связей и отношений между элементами системы (объекта), обеспечивающих его целостность и тождественность самому себе, т.е. сохранение основных свойств при различных внешних и внутренних изменениях; при этом структура может рассматриваться не как слепок с застывшего объекта, а как характеристика тех инвариантных его свойств, которые выявляются лишь при анализе динамики объекта.

Основы системно-структурного подхода были заложены биологом по образованию Л. Берталанфи в середине XX в. и наиболее полно отражены в его труде «Общая теория систем» (1968). Однако у Берталанфи были многочисленные предшественники. Важнейшее понятие эмерджентности впервые было выявлено К. Эренфельсом (1890), одним из основателей «гештальтпсихологии», открывшим т.н. перцептивные системы, которые относится к воспринимаемому объекту в целом и не могут быть объяснены из свойств элемента (например, свойства аккорда в музыке или свойства мелодии при изменении тональности). В СССР в 1920-е гг. ученый и политический деятель А.А. Богданов стал основателем новой науки – «тектологии», многие положения которой предвосхитили концерции общей теории систем и кибернетики. Тектология рассматривалась как общее учение об универсальных структурных закономерностях основных типов систем, характерных природных и социальных явлений и разных структурных уровней.

Системно-структурный подход в мировой науке с 1970-х гг. стал общеметодологическим, а в социально-экономической географии исключительно плодотворным. В нашей стране развитию системно-структурного подхода в географии в значительной мере способствовали исследования философов В.Н. Садовского, А.И. Уёмова, М.В. Блауберга, Э.Г. Юдина, биолога А.Л. Тахтаджана, географа Ю.Г. Пузаченко и др.

Приоритет в обосновании и внедрении в социально-экономическую географию системно-структурного подхода принадлежит И.М. Маергойзу (1975), который определил территориальную структуру хозяйства как совокупность его определенным образом взаиморасположенных и сочлененных территориальных элементов, находящихся в сложном взаимодействии и процессе (и в результате) развития и функционирования народнохозяйственной системы: материальное производство (в интегральной и отраслевой структурах), инфраструктура, население, природные ресурсы. По Маергойзу, территориальная структура хозяйства страны должна рассматриваться как «триединая», состоящая из следующих компонентов:

1) Интегрально-пространственная структура – взаимодействие определенным образом взаимосвязанных и взаиморасположенных частей страны, взаимодополняющих друг друга (ее особенности: все охватывающая интегральность, континуальность, дифференцированность,

разноуровенность (многовершинность), нестрогая и территориально неодинаковая иерархичность).

2) Множественная территориально-отраслевая структура – все подсистемы народного хозяйства (отрасли и виды деятельности). Ее особенности: наибольшее взаимодействие в рамках страны, избирательность (разные территории, разный рисунок размещения), равноуровенность, но не равнозначность (иерархичность отсутствует), дискретность.

3) Питательно-распределительная (связующая линейно-сетеузловая) структура – производственная инфраструктура во взаимосвязи с расселением. Ее особенности: дискретность, сетчатость (складывается из линий и узлов), универсальность (всё объединяет), системность (сочетание горизонтальных и вертикальных связей, их связность), корпускулярность (центры давления на окружающую территорию через узлы-источники, узлы стока и др.), функциональная иерархичность (питательные и распределительные линии).

Вторая и третья структуры, инвариантные относительно сетки административного (или экономического) деления, отражают саму хозяйственную ткань территории, тогда как первая структура представляет собой сложное, синтезированное единство второй и третьей структур в рамках заданных ячеек. Маергойзом отмечены: бóльшая инерционность территориальной структуры по сравнению с отраслевой; проблема оценки прогрессивности территориальной структуры; связь с территориальным разделением труда; перенос центра тяжести с описания на анализ; учебно-педагогическое значение понятия территориальная структура (конденсированный экономико-географический анализ и синтез).

Развитие методологии системно-структурного подхода в советской социально-экономической географии дальше проходило, условно говоря, по двум основным направлениям – эпистемологическому или гносеологическому (Л.И. Василевский, С.Я. Ныммик, П.М. Полян, А.Г. Топчиев, А.М. Трофимов и др.) и онтологическому (П.Я. Бакланов, А.П. Горкин, В.М. Гохман, Л.В. Смирнягин, А.И. Трейвиш и др.). В статье «Системно-структурный подход и экономическая география» (сборник «Системные исследования», 1978), Василевский и Полян предложили «интуитивно-логическую схему» (как ее назвали авторы) территориальной структуры и ее важнейшие характеристики или показатели:

Территориальная концентрация (в виде централизации и агломерации) – преимущественное сосредоточение структурных элементов лишь в некоторых районах или центрах рассматриваемой территории (очагах концентрации) в результате закономерного проявления неравномерности и неоднородности территориальной структуры; тенденция эта усиливается с углублением процессов территориального разделения труда и научно-технической революции. Территориальная концентрация имеет ряд специфических форм: точечная, ареальная, точечно-ареальная, линейная, линейно-ареальная и сетевая. Характеристики:

абсолютная значимость (масштабность), интенсивность (плотность), относительная значимость, соотносительная (ассоциативная) значимость, неравномерность, компактность и дисперсность.

Территориальная дифференциация – разнообразие наполняющих территорию явлений и объектов, проявляющееся в их чередовании, смежности и сочетаемости. Она складывается из некоего исходного разнообразия территории (гетерогенность) и накопленных при развитии новых признаков (диверсификация). Обусловленная взаимодействием разнообразных природных и социально-экономических условий и факторов, территориальная дифференциация находится в тесной связи и диалектическом взаимодействии с категорией территориального разделения труда. Характеристики: дробность, рельефность, мозаичность, контрастность, пересекаемость, сопряженность, зональность, стратификация, поляризация.

Территориальная интеграция (связность) вырастает из природных и общеэкономических предпосылок и итогов территориального разделения труда. Она объединяет в себе пропускную способность территории и границ для различных связующих потоков (коммуникабельность), различные общеэкономические и географические (т.н. положенческие), факторы связности (комплементарность) и т.н. адаптацию – взаимоприспособление структурных элементов с целью повышения общей эффективности системы. Характеристики: барьерность (границ), проходимость (территории), соседство (топологическая близость), транзитность.

Территориальная композиция (своеобразное пересечение трех предыдущих) отражает местоположение, морфологию, взаимоположение и характер сцепления (сочленения) важнейших территориально-структурных элементов. Анализ композиции особенно важен при изучении взаимоположения смежных территориальных систем, что крайне актуально для исследования географических аспектов экономической интеграции. Композиция, по мнению авторов, является интегральным параметром территориальной структуры: через ее посредство реализуются требования структурной упорядоченности территории. Характеристики: континуальность, освоенность, компактность конфигурации, изрезанность границ, сетчатость, линейность, очаговость, центричность, теснота соседства.

А.П. Горкин

Смешанные расовые группы – термин, иногда использующийся (особенно в научно-популярной литературе) для обозначения групп людей, сложившихся благодаря расовым смешениям. В научной литературе данный термин зачастую подвергается критике, поскольку «чистых» (не смешивавшихся) рас в мире не существует. Все, даже т.н. большие расы, или расы первого порядка (европеоиды, монголоиды, негроиды, австралоиды), имеют те или иные признаки С. р. г.

Наиболее общим понятием, обозначающим физическое смешение разных человеческих рас, является метисация. В еще более широком смысле под метисацией понимается физическое смешение не обязательно между представителями разных человеческих рас, но и вообще между разными популяциями людей – т.е. группами людей, населяющих определенную территорию и связанных более тесным родством между собой, чем с представителями других групп; этот же термин нередко используется и для обозначения смешения между представителями разных этносов (даже если они относятся к одному и тому же расовому типу), причем подразумевает не только физическое, но и культурное смешение. Для разграничения двух разновидностей смешения между группами людей в современной науке часто используют термины «мисцегенация» (физическое смешение) и «аккультурация»ё «этнокультурная миксация» (культурное смешение). Однако многозначный термин «метисация» оказался более устойчивым (чем мисцегенация), и потомков от межрасовых браков по устоявшейся традиции называют именно «метисами» (в широком смысле). Антропологически метисы либо приближаются к одному из исходных расовых типов, либо сочетают признаки обоих (в той или иной пропорции).

В более узком смысле под «метисами» понимаются только потомки от браков (и вообще от физического смешения) европеоидов и американских монголоидов (индейцев Северной и Южной Америки). Для прочих групп метисов в широком смысле используются иные термины, например: «мулаты» (продукт физического смешения европеоидов и негроидов), «самбо» (потомки негроидов и американских индейцев, особенно испаноязычных), «пардо» (смешанное население разного происхождения в Бразилии, особенно потомки негроидов и местных индейцев, как португалоязычных, так и говоривших на сохранившихся в Амазонии туземных языках) и многие другие (совершенно разные для отдельных смешивавшихся расовых типов и для различных регионов мира).

В антропологической литературе иногда разграничивают т.н. переходные расовые типы и собственно С. р. г. Переходные расовые типы сочетают в себе признаки разных больших рас, но сформировались в древнейшие времена, в связи с чем сейчас уже трудно установить, являются они результатом интенсивного межрасового смешения или же сохраняют древние черты, сложившиеся у больших расовых стволов до их расчленения. С. р. г. же в более узком смысле формировались не только в древности, но и в средние века, Новое и Новейшее время и являются продуктом именно межрасовой метисации. Многие антропологи, однако, подчеркивают, что на современом уровне научного знания провести четкую грань между переходными расовыми типами и С. р. г. не всегда представляется возможным.

Переходные расовые типы (включая С. р. г.) возникли в зонах контактов между всеми «большими» расами. Дравидийская раса сочетает антропологические признаки австралоидов и европеоидов, в целом рез-

ко отличаясь от них обеих (ее современные представители – народы юга Индостана: тамилы, телугу, малаяли, каннара и др.). Переходные расовые типы между негроидами и европеоидами раньше всего возникли в Африке в зоне Сахеля – т.н. эфиопская раса (сформировалась еще в глубокой древности) и западносуданская раса (сложилась в средние века после проникновения европеоидов-арабов в Северную Африку, по мере контактов арабов и берберов с проживавшим южнее негритянским населением). С началом колониальной экспансии европейских держав в Раннее Новое время стала формироваться С. р. г. мулатов – изначально в американских колониях (куда европейцы вывозили африканских невольников для работы на плантациях, а с XIX в. в больших масштабах также в самой Африке, поделенной на колонии европейскими метрополиями). Примеры переходных расовых типов между монголоидами и негроидами – мальгаши Мадагаскара (продукт смешения древнего автохтонного населения с малайскими переселенцами-монголоидами), а также самбо Нового Света. Расовые признаки, переходные от европеоидов к азиатским монголоидам, характерны для некоторых народов Урала (особенно башкиров), Центральной Азии (отдельных групп казахов, узбеков, каракалпаков и др.), а также для многих этносов Сибири (в т. ч. малочисленных). Смешение европейских колонистов с туземным индейским населением Нового Света привело к формированию соответствующей С. р. г. в Америке, во многих странах которой (например, в Мексике. Перу, Боливии) уже упоминавшиеся метисы (в «узком» значении термина) являются ныне крупнейшей расовой группой. Примеры переходных расовых типов между монголоидами и австралоидами – полинезийская и микронезийская малые расы; австралоидные черты отчетливо проявляются и у многих народов Юго-Восточной Азии (которых обычно относят к большой монголоидной расе).

В.Н. Стрелецкий

Социальная география (СГ) – ветвь социально-экономической географии; изучает пространственные процессы и формы организации жизни людей, прежде всего с точки зрения условий труда, быта, отдыха, развития личности и воспроизводства жизни человека, взаимосвязь между различными аспектами человеческой деятельности и их проявлением в пространстве. К социально-географическим относят практически все географические исследования, не затрагивающие сферу материального производства и сферу изучения природных ресурсов.

Предельным объектом исследования СГ является все человечество, конкретные объекты – различные территориальные общности людей (в т. ч. историко-культурные особенности их развития, структура, связи с производством, окружающей средой, а также между различными территориальными общностями). С другой точки зрения, СГ изучает постоянно трансформирующиеся пространственно-социальные системы (расселе-

ния, демографические, миграционные и др.) и факторы этой трансформации (например, трансформацию системы сельского расселения под действием процессов депопуляции, урбанизации, миграции и т.д.). Таким образом, СГ может изучать как сложившуюся структуру, так и динамическую составляющую этой структуры, то есть процесс, который приводит к возникновению новой территориальной организации системы расселения.

В широком смысле слова СГ рассматривают как совокупность всех разделов и направлений *общественной географии*, изучающих социально-пространственные группы населения, территориальные различия в условиях, уровне, образе жизни населения. В структуру СГ входят география населения, география сферы обслуживания (не весь третичный сектор!), география потребления, рекреационная география и т.д. Хотя социально-географические исследования проводились с началом возникновения географических исследований в России, самостоятельной частью в силу особенностей развития географии в дореволюционный и советский период СГ стала относительно недавно, поэтому СГ не сформировала самостоятельной теоретической парадигмы в СССР. В постсоветский период развития СГ развивается в нескольких направлениях: 1) Продолжение советских объективистских традиций изучения с традиционном набором как исследовательских сюжетов, так и используемых методов (например, региональная аналитика с проведением типологии и выявлением факторов, влияющих на сложившуюся территориальную дифференциацию того или иного социального явления). 2) Попытки заимствовать и перенести на российское исследовательское поле современные теоретические и методические наработки западных школ социальной и экономической географии («Human Geography»). В этом случае есть примеры перехода от региональной аналитики и констатации факторов, к теоретическим обобщениям и моделям, поиску механизмов формирования того или иного явления и взаимосвязи между социально-пространственными процессами. 3) Самостоятельные поиски и теоретические обобщения, скорее в рамках междисциплинарных исследований, которые нельзя назвать многочисленными. В западной традиции в качестве теоретической основы СГ использовался культурно-ландшафтный подход; при этом культурный ландшафт рассматривался как итог взаимодействия социума и пространства.

СГ использует традиционные методы социально-экономической географии: описательный, сравнительный, аналитический, картографический, статистический, анкетирование и т.д. Среди относительно новых методических подходов, можно назвать более активное использование в СГ, чем в экономической географии, нестатистических (качественных) методов исследования, что объясняется как научным мировоззрением ряда ученых, так и сложностями получения статистических

данных по регионам России на низовых территориальных уровнях. См. также ст. *Когнитивная география*, *Социально-экономическая география*, *Экономическая география*.

М.С. Савоскул

Социально-экономическая география (СЭГ) – комплекс географических научных дисциплин о формах, процессах и закономерностях *территориальной организации общества* в целом и его отдельных компонентов. СЭГ является частью интегративной системы географических наук, в рамках которой вместе с физической географией выполняет функцию профильной комплексной дисциплины. Исторически в СЭГ не сложилось единого подхода к определению объекта и предмета ее исследования. В рамках «междисциплинарного подхода» в качестве объекта исследования СЭГ (как и в экономике, социологии, политологии) выступает общество в его широком понимании, что требует выделения предмета исследования – территориальной организации общества. В рамках системной парадигмы и «индивидуализирующего подхода», не требующего выделения предмета, роль объектов исследования выполняют территориальные социально-экономические системы и структуры. Наконец, при геосферном подходе за объект исследования СЭГ на глобальном уровне принимают *ойкумену* (геоуниверсум).

Исторически СЭГ зародилась как *экономическая география.* Кардинальные изменения в объекте ее исследования привели в последней трети XX в. к формированию относительно самостоятельной социальной географии, позиции которой, прежде всего, в западной географии, стали доминирующими. Поэтому наряду с термином СЭГ в отечественной географии используются и иные: экономическая и социальная география, *общественная география* и др. В западной географии чаще всего используется термин «*география человека*» («Human Geography»). Понятие и определение СЭГ различно в разных направлениях (например, в идиографическом или номотетическом), научных парадигмах и школах. Основополагающим критерием до последнего времени служило признание места СЭГ в рамках социально-экономических (например, *отраслево-статистическая школа*) или географических (например, *районная школа*) наук. В последние десятилетия, в эпоху развития междисциплинарных исследований и господства идей постмодерна, понятие, объект и предмет изучения СЭГ, как в западной, так и в отечественной географии, стали размываться, В результате она стала терять свою самоидентификацию и превращаться в дисциплину, «которой занимаются географы» (Р. Джонстон).

СЭГ традиционно подразделяют по предмету изучения на отдельные ветви, прежде всего, экономическую географию и социальную географию. Как в рамках последней, так и в качестве самостоятельных наук, выделяют также *политическую*, *культурную*, *рекреационную*

географию. Однако общепринятой структуры СЭГ нет. Дискуссионными остаются вопросы о соотношении *географии населения* и *социальной географии*, месте *географии городов*, *геополитики*, рекреационной, *военной* и медицинской географии в структуре СЭГ. Преобладание прикладных исследований (преимущественно по частным проблемам), рост социологизации, гуманизации, детализации исследований в мировой и отечественной СЭГ привели к росту субъективного фактора, отходу от классических принципов ее деления на частные науки. В результате структурирование СЭГ в реальной практике (научные конференции и симпозиумы, географические периодические издания и др.) все в большей степени проводится не по предметному принципу, а по исследовательским темам, направлениям, группам, проблемам.

СЭГ как географическая наука изучает территориальную организацию общества на различных уровнях: глобальном, межнациональном, национальном, региональном и локальном, что позволяет ее структурировать и по территориальному принципу (*география мирового хозяйства*, социально-экономическое *страноведение,* социально-экономическая география России, Китая, США и т.д.). СЭГ взаимодействует и конкурирует (прежде всего – при выполнении прикладных разработок) с региональными экономическими и социальными науками: региональной и пространственной экономикой, региональной социологией, политической регионалистикой. В своих исследованиях СЭГ использует не только общенаучные и общегеографические, но и специальные (собственные) подходы и методы, которые непосредственно связаны с основными концепциями и понятиями, формирующими теоретическую базу ее научных школ.

В.Е. Шувалов

Социально-экономическая картография (экономическая картография) – наука о создании и использовании карт и атласов экономико- и социально-географического содержания (включая экономическое, историческое, экологическое направления) для обеспечения экономики и общественного развития страны. Разрабатывает содержание, методы сбора данных и составления карт, способы изображения, а также технологии математико-картографического моделирования, геоинформационные системы.

Социально-экономическая картография – одна из главных ветвей тематической картографии. Наука визуализирует понятия в виде картографических образов, отражая состояние и развитие общественного производства и общественных отношений в географическом пространстве. Неразрывно связана с пограничными науками: общей картографией, экономической и социальной географией, экономикой (экономической и социальной статистикой). С.-э. к., базируясь на научных принципах экономической и социальной географии, учитывает территориальные особенности картографируемых районов, роль природной среды в раз-

мещении производства, закономерности в сочетании отраслей хозяйства, социально-демографические и этнические процессы и т.д.; предоставляет в распоряжение экономической и социальной географии важнейший (картографический) метод исследования социально-экономических явлений.

Карта для экономической и социальной географии – средство накопления и представления информации, источник получения дополнительных данных. При составлении социально-экономических карт используются разработанные в социально-экономической картографии специфические способы картографического изображения (способы значков, точечный, знаков движения, картограммы и картодиаграммы и др.). С.-э. к. обеспечивает создание и использование географически ориентированных фондов (банков) данных и географических информационных систем.

А.И. Даньшин

Специальные виды транспорта – средства перемещения и (или) системы, позволяющие связывать места (точки пространства), которые невозможно или затруднительно связать традиционными транспортными средствами (т.е. там, где существуют естественные или искусственные территориальные препятствия (барьеры) для обычного транспортного сообщения). К ним относятся вертикальные, горизонтальные и уникальные средства перемещения, которые не укладываются в общепринятую классификацию транспорта на традиционные виды (железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный, трубопроводный) и имеют узкую специализацию. С. в. т. отличаются от последних специфической технологией передвижения и особенностями пространственного перемещения. Они, как правило, непротяженны; скорость движения по ним (за исключением *маглева*) невысока; стоимость их сооружения значительна; представляют собой сложные технические системы (конструкции) или уникальные транспортно-инженерные сооружения и средства; используют нетрадиционные технологии перемещения в пространстве. Географическое значение С. в. т. – связывание мест (районов, территорий) уникальным техническим способом (вертикально, горизонтально, одновременно вертикально и горизонтально, т.е. в трех измерениях) там, где традиционные способы сообщения невозможны. Почти все С. в. т. являются уникальными транспортными сооружениями.

К вертикальным С. в. т. относятся фуникулеры, подвесные канатные дороги, зубчатые железные дороги, уличные лифты, уличные наклонные эскалаторы (действуют в горных и холмистых местностях); к горизонтальным – монорельсовые дороги, пиплмуверы (в аэропортах и новых жилых районах), линии маглев, уличные эскалаторы, траволаторы (горизонтальные эскалаторы) и др. К технически уникальным С. в. т.

относятся также струнный и конвейерный транспорт. Их географическое распределение крайне дисперсно вследствие технической уникальности. С. в. т. чаще всего строятся в городах или туристских центрах, где высок спрос на такие системы сообщения. Наиболее распространены подвесные канатные дороги, фуникулеры, монорельсовые дороги.

С.А. Тархов

Сравнительный метод (в географии) – см. ст. *Компаративистика*.

Станица (в современной России) – один из видов крупных *сельских поселений* в бывших казачьих районах (Северный Кавказ, в меньшей степени – юг Урала и Сибири). Отличаются большой численностью населения (до нескольких десятков тыс. человек).

Столица – населенный пункт (город), в котором расположены резиденции главы государства, законодательной, исполнительной и судебной власти (за рядом исключений). Де-факто, С. – главный административный и политический центр страны, т.е. центр управления государством. В некоторых федеративных государствах (например, в США, Индии) С. также называют административно-политические центры территориальных единиц, образующих *федерацию*. Большинство столичных городов являются крупнейшими в стране экономическими и административными центрами или большими городами; однако в некоторых странах С. являются города второго или третьего порядка по людности: вновь построенные С. (Бразилиа в Бразилии, Канберра в Австралии, Ямусукро в Кот-д'Ивуаре); небольшие города, выбранные в качестве С. в результате географического компромисса между разными политико-географическими районами страны (Оттава в Канаде). В ряде стран по конституции имеются две (Амстердам и Гаага в Нидерландах; Иерусалим и Тель-Авив в Израиле и др.) и даже три С. (в ЮАР резиденция правительства и президента находятся в Претории, парламент – в Кейптауне, верховный суд – в Блумфонтейне; в Германии политическая С. – Берлин, судебная – Карлсруэ, многие министерства и посольства расположены в Бонне). С. бывших монархий гипертрофированы; концентрируют значительную часть населения страны (например, Будапешт в Венгрии, Вена в Австрии, Копенгаген в Дании). Также гипертрофированы С. ряда малых стран (Монтевидео в Уругвае, Сеул в Республике Корея, Эль-Кувейт в Кувейте). В некоторых странах (Науру, Токелау, Ниуэ) столиц нет.

Как правило, С. остаются в одном и том же городе на протяжении длительного (или всего) периода существования государства. В течение XVIII-XXI вв. С. были перенесены лишь в 69 странах. Расстояние перемещения С. зависит от размера территории страны: чем она больше, тем дальше может смещаться С. Выделяются следующие географические типы их переноса: 1) с периферии (континентальной окраины или морского

берега) вглубь страны для освоения ее срединной внутренней части (обычно в бывших колониях; в Индии – из Калькутты в Дели в 1912 г.; в Турции – из Стамбула в Анкару в 1923 г.; в Бразилии – из Рио-де-Жанейро в Бразилиа в 1960 г.); 2) из пограничной зоны соседнего государства внутрь территории самой страны, в системе расселения которой к этому времени еще не сложился территориальный каркас [в Ботсване С. из Мафекинга (расположен на территории ЮАР) была перенесена в 1965 г. в Габороне]; 3) с окраины в центр страны из-за сильного эксцентриситета старой С. (в Новой Зеландии – из Окленда в Веллингтон в 1865 г.; на Украине – из Харькова в Киев в 1934 г.); 4) из консервативного центра на окраину для борьбы с экономической отсталостью внутри страны (создавался новый город, ориентировавшийся на внешнюю торговлю и на более передовые страны: в России – из Москвы в Санкт-Петербург в 1712 г.; из Киото в Токио – в 1603 г.); 5) создание новых С. вблизи старых для их разгрузки (из Манилы в Кэсон-Сити в 1948 г., из Коломбо в Шри-Джая-Варденапура-Котте в 1982 г.); 6) в историко-культурное и политико-географическое ядро страны, или в город – исторический символ нации (в Израиле – из Тель-Авива в Иерусалим в 1949 г.; в Пакистане из Карачи в Исламабад в 1959-71 гг.); 7) на границу (политический барьер) двух разных политико-географических единиц как компромисс для снятия конфликта или конкуренции двух крупнейших частей или центров страны, претендовавших на роль национальной С. (в США – Вашингтон как компромиссная между Севером и Югом; в Швейцарии – Берн, как компромисс между франкоязычной и немецкоязычной частями страны); 8) из-за частых природных катаклизмов в более безопасное место (в Гватемале из-за разрушения старой С. землетрясениями; на Мартинике – из Сен-Пьера в Форде-Франс после извержения вулкана в 1902 г.); 9) по политическим или идеологическим соображениям [в Уганде из Энтеббе (британского административного центра) в Кампалу (город не являлся колониальным символом) в 1962 г.; в Узбекистане – из консервативного и религиозного Самарканда в пролетарский Ташкент в 1930 г.]; 10) из экономически увядающего небольшого города в центр экономического роста (в Дании – из Роскилле в купеческий ганзейский центр Копенгаген в 1443 г.; в Швеции – из Сигтуны в Стокгольм в 1436 г.); 11) по стратегическим соображениям (для уменьшения риска захвата или военной уязвимости) путем удаления от внешних границ (многочисленные переносы С. Китая в древний и средневековый периоды в связи с внешними угрозами; в Советской России – из Петрограда в Москву в марте 1918 г. из-за близости наступающих немецких войск); 12) из-за военных действий создаются временные С. [перенос С. Китая из Нанкина в Чунцин в 1937 г. (из-за японской агрессии); из Москвы в Куйбышев в 1941-43 гг. были переведены правительственные учреждения СССР в связи угрозой взятия ее немецкими войсками]; 13) из-за разрушения старой С. иностранными войсками или ее полной

утраты (захвата войсками другого государства) (в Камбодже из Ангкора в Пномпень в 1431 г.; в Таиланде – из Аюттхая в Бангкок в 1782 г.).

С.А. Тархов

Страна (в политико-географическом смысле) – часть политического пространства, выделенная по одному или нескольким признакам. Может охватывать всю государственную территорию, ее часть или территорию нескольких государств (полностью или частично). В русском языке (в т.ч. в научном лексиконе, публицистике, СМИ) часто применяется произвольно. В социально-экономической географии и страноведении понятие «С.» используется в самом широком смысле в т.ч. с исторической, этнической, социокультурной, экономической и природной коннотацией (например, Страна Басков в Испании, Шотландия в Великобритании, в России – Урал, Сибирь и проч.). В русском языке понятие «страна» не имеет жесткого юридического, правового значения; не является синонимом понятия «государство».

Е.Е. Чиркова, Ф.А. Попов

Страноведение – географическая дисциплина, занимающаяся изучением территорий (стран и их районов, регионов), систематизирующая и обобщающая разнородные данные об их природе, населении, хозяйстве, культуре и социально-политической организации, особенностях исторического развития. Изначально отождествлялась с географией в целом. По Н.С. Мироненко, основная идея и задача С. заключается в раскрытии пространственной организации (структуры) страны как результата взаимодействия ее территориальных элементов общественного и природного характера. Единого взгляда на С. (общепринятого определения, понимания положения С. в системе наук), в научно-географической среде не сформировалось. Согласно различным подходам, представления о С. меняются в широком диапазоне от «формы организации» статистических данных о стране до «ядра» всей географии (или по определению Н.Н. Баранского, «купола» над нею).

Термин с буквальным значением «странознание» существует в восточно-славянских («країнознамвство» – украинский, «краіназнаўства» – белорусский) и немецком языках («Landeskunde»). В большинстве других языков дисциплина называется региональной географией. Понятия «С.» и «региональная география» довольно близки, но полностью не совпадают, т.к. второе – более узкое. С. соединяет материалы и данные по территориям: от отдельных местностей до территорий стран и их районов, различных групп стран (например, Западная Европа, Юго-Восточная Азия) и континентов. По предмету страноведение отчасти пересекается с *регионоведением*, однако объектом страноведения является в т.ч. «государство», т.е. географический таксон, обладающий уникальным свойством – суверенитетом. Отдельный раздел страноведения, который ис-

торически сформировался в Европе как обособленная научная дисциплина, – «востоковедение».

В нашей стране С. как особая географическая дисциплина получила активное развитие в 1920-30-х гг. Большую роль в ее становлении сыграл Н.Н. Баранский, разработавший методологические основы «комплексного страноведения». Описание территории, по Баранскому, должно быть максимально разносторонним; при этом все элементы должны рассматриваться, в первую очередь, с точки зрения их хозяйственного значения. Основной задачей С. (в отличие от региональных разделов отраслевых географических дисциплин) является создание целостных и по возможности более широких по своему содержанию характеристик различных территорий (стран и регионов). Комплексное С. имеет три тесно связанные между собой задачи: 1) описание (выявление фактов); 2) объяснение; 3) прогнозирование.

Отечественную школу комплексного С. выделяют: а) всесторонний анализ взаимосвязи природы, человека, хозяйства; б) исторический подход при изучении их взаимодействия; в) аналитичность и проблемность; г) широта охвата и разносторонность подходов; д) особое внимание к человеку и всем сторонам и циклам его жизнедеятельности. Страноведческое изучение зарубежных стран в СССР стало важным направлением научной деятельности учеников и последователей Баранского: в первую очередь, И.А. Витвера, И.М. Маергойза, В.В. Вольского и др. В 1970-80-х гг. происходит переоценка многих «страноведческих ценностей». На этой волне возникла концепция «проблемного страноведения», авторами которой стали В.М. Гохман и Я.Г. Машбиц. Согласно этой концепции, наряду с описательным С., необходимо создавать характеристики, освящающие узловые проблемы; от покомпонентных описаний территории надо переходить к аналитическим характеристикам ключевых проблем. Выделяют три группы проблем: 1) общие для всех стран; 2) актуальные для стран определенного типа (например, нефтедобывающие, островные и т. п.); 3) индивидуальные. К ключевым проблемам относятся: место страны в мирохозяйственных отношениях; ресурсообеспеченность; структурные проблемы экономики и общества; проблемы расселения людей; образ жизни населения, проблема социального равенства в территориальном аспекте; экология; проблемные районы страны и др. Особое значение имеет концепция соединения С. с решением глобальных проблем человечества, выдвинутая Э.Б. Алаевым, Г.В. Сдасюк, С.Б. Лавровым. Глобальные проблемы рассматриваются как кризисные ситуации, охватывающие большое число людей и распространяющиеся на крупные регионы или весь мир (например, нехватка продовольствия, энергии, сырья; ухудшения качества биосферы; неравномерность распределения материальных благ и др.). Подобный глобальный подход ориентирует С. на сравнительные межстрановые исследования, усиливая страноведческие позиции и ставя перед С. новые научные задачи. Концепция «эволюционного страно-

ведения» (предложенная автором статьи) возникла и развивается по принципу дополнительности в рамках мирохозяйственной парадигмы, причем эволюционно-страноведческий и мирохозяйственных подходы в географии хозяйства и общества соотносятся как особенное и общее. Концепция базируется на трех постулатах: 1) зависимости от пройденного пути; 2) метахронности социально-экономических явлений; 3) многообразии локальных *резонансов* в социуме. В самом обобщенном и упрощенном виде суть эволюционного С. заключается в признании важности и обязательном использовании современных исторических подходов при исследовании хозяйства и общества стран мира.

Таким образом, в начале 2010-х гг. в отечественной науке сложилось несколько типов С. со своими функциями, подходами, методами и целями: научное, информационное, публицистическое, образовательно-мировоззренческое. В рамках коллекторской программы информационного подхода С. занимается комплексным изучением стран (государств) и их районов. В рамках исследовательской программы С. изучает организацию общества в *географическом пространстве* государств под воздействием эндогенных и экзогенных факторов, т.е. занимается познанием закономерностей организации общества на территории, ограниченной государственной границей. При данном подходе задача и научный результат страноведческих исследований заключается в выявлении организации страны как территориальной системы, ее состояния в заданные моменты времени, определении коридора стабильности и ключевых элементов в целях управления. Основные типы С. и их базовые характеристики представлены в таблице. См. также ст. *Типология стран*.

Типы страноведения и их базовые характеристики *

Тип (подход)	Программа	Цели	Методы	Продукты
Научное (комплексное, проблемное, глобальное, эволюционное)	Исследовательская	Новое знание	Синтез знаний, научный поиск	Открытие, теория, метод, типология
Информационное	Коллекторская	Сбор и передача информации	Аккумуляция, систематизация данных	Банк данных, обзор, справка
Публицистическое	Презентационная	Впечатление, побуждение	Художественный синтез, живописание	Образ, имидж, реклама
Мировоззренческо-образовательное	Учебно-воспитательная	Передача методов изучения, знаний (и отношения к предмету)	Методы активизации восприятия, отбора и редукции данных	Учебный текст, материал, лекция, семинар

* По А.И.Трейвишу с дополнениями.

А.С. Фетисов

Субурбанизация – процесс роста и развития пригородной зоны крупных городов, в результате чего формируются городские агломерации. При С. пригородная зона растет более высокими темпами, чем центральный город. Локомотивом этого процесса становится переселение населения, в первую очередь наиболее состоятельных слоев, вслед за которым начинается миграция мест приложения труда из города-ядра в пригород. Более всего подверглась переносу обрабатывающая промышленность, затем – розничная торговля и услуги, в меньшей степени – оптовая торговля и управление. Усилению процессов С. способствовало развитие транспорта, снижение тарифов, массовая автомобилизация населения. В этом же направлении действовала политика властей по стимулированию строительства жилья и развития ипотеки, строительству городов-спутников, транспортной инфраструктуры и др.

Причины, «выталкивающие» население из центральных городов, связаны с высокой стоимостью хорошей недвижимости, перенаселенностью, моральным износом жилья, острыми экологическими проблемами, высокими местными налогами, обострением социальных проблем (рост преступности, расширение трущоб, непрестижность адреса). Причины, привлекающие население в пригороды: стремление жить в собственном доме, более дешевая недвижимость, хорошая экологическая ситуация, низкие местные налоги, специальные программы по деконцентрации населения, развитие инфраструктуры в пригородах, стремление сохранить «престижный адрес», большая социальная однородность (пригороды элиты, пригороды среднего класса, рабочие пригороды).

А.Г. Махрова

Суда (типы судов) – транспортные средства, передвигающиеся (плавающие) по водной поверхности океанов, морей, озер и рек. В начале 2010-х гг. мировой торговый флот составлял более 103 тыс. судов.

Основные транспортные характеристики судов: прочность корпуса, мореходность, размерения (длина, ширина, высота борта, осадка), массовые и объемные характеристики, мощность главной энергетической установки, скорость и дальность плавания. К «массовым» характеристикам С. относятся водоизмещение (масса судна, равная массе вытесненной воды; различают водоизмещение в полном грузу и порожнего судна) и полная грузоподъемность (дедвейт – предельная грузоподъемность судна, при которой его осадка соответствует установленной грузовой марке; равен разности водоизмещений с полным грузом и порожнем; измеряется в тоннах дедвейт DWT). К объемным характеристикам С. относятся грузовместимость (объем помещений судна в м^3, предназначенных для перевозки грузов) и валовая вместимость судна (объем всех помещений судна; измеряется в регистровых тоннах 1 рег. т = 2,83 м^3 = 100 куб. футов). По дальности плавания С. разделяются на неограниченного морского (океанского) плавания, ограниченного морского (океанского) плавания,

каботажные, смешанного морского-речного плавания, ледового плавания, речные и озерные; по регулярности движения – на регулярные (лайнеры, курсирующие по установленным маршрутам с регулярным интервалом между конкретными портами) и трамповые (нерегулярные; загружаются по фрахту, т.е. попутно или по мере накопления грузов); по типу тяги (двигателей) – гребные, парусные, паровые, дизельные, газотурбинные и атомоходные; по технологии движения по воде – на водоизмещающие (доминируют), на подводных крыльях и воздушной подушке; по назначению – на грузовые, пассажирские, вспомогательные и специальные.

С.А. Тархов

Т

Теократия – форма государственного правления, при которой политическая власть в государстве принадлежит духовенству. *Государственный суверенитет* рассматривается как имеющий божественное происхождение. В настоящее время представляет редкость [Иран (теократическая республика), Ватикан (теократическая монархия)].

Ф.А. Попов

Теоретическая география – область высоко формализованных исследований пространственной организации географических явлений, делающих упор на выявление фундаментальных законов или закономерностей. Близка к *пространственному анализу*, отличается от него большей теоретичностью и меньшей прикладной направленностью. Многое заимствовала из «социальной физики», использовавшей теоретические конструкции физики для развития социальных наук в 1950-е гг. Термин «Т. г.» введен в 1960 г. американским географом В. Бунге в одноименной книге. Т. г. – наиболее математизированный раздел социально-экономической географии, однако ее методы могут применяться и для решения физико-географических задач. Второй (наряду с математикой) язык Т. г . – картоидное моделирование, впервые примененное И. Тюненом в 1826 г. и системно разработанное Б.Б. Родоманом в 1960-70-е гг. В этот период Т. г. развивалась наиболее интенсивно. Были обнаружены закономерности саморазвития транспортных сетей; выявлены типы пространственных структур, характерные для различных этапов освоения территории; построены иерархические модели диффузии нововведений; теория центральных мест обрела строгий аксиоматический фундамент и мощный математический аппарат. Развитие Т. г. способствовало теоретизации и математизации всей географии, распространению в ней системного подхода, а в конце XX в. – и синергетики (нелинейной динамики). Это проявилось в представлениях об эмерджентности (наличии у целого свойств, отсутствующих у всех его частей), структурном изоморфизме (тождестве структуры без тождества элементов содержания), структуре как инвариантном аспекте системы, о возможности детерминации процессов не начальными условиями, а конечным состоянием (равноправие каузального и финалистского объяснения). Последнее

оказалось наиболее плодотворным при описании развития городов-гигантов, транспортных сетей, систем *центральных мест*.

В СССР наибольший вклад в становление Т. г. внесли В.М. Гохман, Б.Л. Гуревич, Ю.Г. Саушкин. С.М. Гусейн-Заде решил т.н. задачу Бунге, математически доказав, что плотность центральных мест возрастает пропорционально не плотности населения, а этому показателю в степени 2/3. Наиболее перспективное направление развития Т. г. – пространственная самоорганизация, использование странных аттракторов для выявления границ многомерной области протекания процесса при невозможности определения его траектории, т.е. установление своего рода принципов запрета. Главная сложность в развитии Т. г. на современном этапе – пространственная организация постиндустриального общества, в котором все менее применима аксиома о рациональном экономическом поведении индивидуумов. Важной тенденцией становится постепенный отход от наглядных представлений, не допускающих использования многих теоретических и математических конструкций, включая многомерные модели. С 1975 г. раз в два года проводятся Европейские коллоквиумы по теоретической и количественной географии. См. также ст. *Теория географии*.

В.А. Шупер

Теория географии – совокупность теорий частных географических наук и методологии географии. Включает как наиболее фундаментальные положения указанных теорий, так и конкретизацию положений философии науки применительно к географии. Методологическое сходство теоретических конструкций различных географических наук (обусловленное общими представлениями о пространственных взаимосвязях, эффектах позиционности, эффектах масштаба и связанных с ними характерных пространствах явлениях, характерном времени и картографическом методе как языке всех частных географических наук) обеспечивает методологическое единство географии, особенно важное при отсутствии общего предмета исследований для ее природных и социальных разделов (за исключением вопросов природопользования).

Важнейшая проблема Т. г. – ее соотношение с эмпирией. При этом границы между теорией и эмпирией исторически изменчивы, поскольку явления, недоступные для наблюдения в прошлом, могут стать доступными в будущем благодаря совершенствованию технических средств. Квазитеоретическая концепция познания, наиболее плодотворная для развития Т. г., предполагает невозможность теоретически ненагруженного наблюдения: теория решает, что может наблюдаться в эксперименте. Следствие этой «невозможности» – релятивность, по терминологии А.П. Горкина.

Одна из важнейших задач Т. г. – исследование общенаучных методологических принципов: объяснения, простоты, сохранения симмет-

рии, соответствия, дополнительности, наблюдаемости, элементарности, а также выявление методологических принципов, не относящихся к общенаучным. Большое значение для Т. г. имеет явление полиморфизма теоретического знания; необходимости не столько выбора одной из соперничающих теорий, сколько их синтеза в рамках новой теоретической схемы. Во 2-й половине XX в. Т. г. испытала значительное влияние системного подхода, затем синергетики. См. ст. *Пространственная структура*, *Релятивность в социально-экономической географии*, *Теоретическая география*.

В.А. Шупер

Теория центральных мест – см. ст. *Центральные места*.

Терминал – пункт погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, а также их складирования и накопления. Различают интермодальный Т. (сооружение или здание, где производится передача грузов или контейнеров с одного вида транспорта на другой); контейнерный Т. (помещение или сооружение, в котором производится передача контейнеров с одного вида транспорта на другой); грузовой Т. (узел или пункт обработки грузов; может находиться в порту, аэропорте, железнодорожном узле); авиатерминал (Т. аэропорта; специальное здание, где пассажиры пересаживаются (или передаются грузы) с самолета в наземные транспортные средства и наоборот); морской Т. (морской порт или причал, принимающий и отправляющий суда); паромный Т. (причальное сооружение, принимающее пассажирские, ж.-д. и автомобильные паромы); автобусный Т. (большой автовокзал). Иногда под Т. понимают конечный (тупиковый) пункт транспортной магистрали. В англоязычной литературе термин «Т.» используется для обозначения любого транспортного узла или центра.

С.А. Тархов

Территориальная дифференциация – см. в ст. *Системно-структурный подход.*

Территориальная идентичность – см. ст. *Региональная идентичность.*

Территориальная интеграция – см. в ст. *Системно-структурный подход*.

Территориальная композиция – см. в ст. *Системно-структурный подход*.

Территориальная концентрация – см. в ст. *Системно-структурный подход*.

Территориальная общность (социально-територриальная общность) – пространственная форма жизнедеятельности населения, эле-

мент территориальной структуры общества. Т. о. – социальная группа, возникающая вследствие проживания на общей территории; ее составляют жители отдельного поселения или системы расселения. Формирование большинства Т. о. происходит спонтанно. Их скрепляют непосредственные и опосредованные взаимодействия людей: межличностное общение, совместное использование территории, ее природных ресурсов, инфраструктуры, а также совместная трудовая деятельность и общая система управления.

Иерархия Т. о. может быть выстроена в соответствии с административным устройством или циклами жизнедеятельности населения. Наибольшей целостностью обладают Т. о. суточного цикла жизнедеятельности (например, население городских агломераций). В границах Т. о., в основном, заключен «брачный рынок», протекает трудовая деятельность населения, его профессиональное обучение, отдых, потребление материальных и духовных благ. Т. о. – носитель регионального самосознание, проявляющегося в пространственной самоидентификации населения (чувства «своей территории», «малой родины»), территориальных интересах (представлениях о целях и путях развития территории). Система Т. о. может служить основой социального районирования территории. Т. о. – важнейший объект территориального управления.

А.А. Ткаченко

Территориальная организация – совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих в пространстве элементов систем разного иерархического уровня, а также процессов и действий, направленных на поддержание, воспроизводство и развитие отдельных элементов и систем в целом. Данное определение близко к понятию «*территориальная структура*», однако, в отличие от последней, Т. о. подразумевает механизмы управления территориальными системами, процессами их воспроизводства и изменения.

Т. о. обычно рассматривается либо как структура системы, либо как процесс, изменяющий способы функционирования системы. В рамках первого подхода Т. о. нередко рассматривается статически, как текущее состояние системы, сближаясь с понятием «размещение». Согласно второму подходу, Т. о. объединяет в себе процессы организации и самоорганизации системы. Эти процессы могут быть разнонаправленными, что приводит к постоянным флуктуациям Т. о. разного уровня. Т. о. можно рассматривать и как совокупность разнородных процессов, одни из которых обеспечивают поддержание некоторого устойчивого состояния системы, а другие ведут к ее модификации. Последняя может быть выражена в форме поступательного развития, повторяющихся с разной периодичностью либо уникальных колебаний.

В.И. Проскуряков

Территориальная организация общества – совокупность взаимосвязанных, иерархически соподчиненных территориальных систем общества и одновременно процесс постоянного движения и пульсации всей социально-экономической жизни. Понятие, производное от *территориальной организации*. Предложено Б.С. Хоревым в 1980 г. как главный предмет изучения социально-экономической географии.

В.И. Проскуряков

Территориальная организация промышленного производства – совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих элементов территориальной промышленной системы, а также процессов и действий, направленных на поддержание, воспроизводство и развитие отдельных элементов и системы в целом. Понятие стало широко использоваться в отечественной географии с 1980-х гг. в рамках системного подхода, придя на смену понятию «территориальная структура промышленного производства». На практике под территориальной организацией промышленного производства чаще всего понимается либо структура территориальных промышленных систем, либо процесс, изменяющий способы их функционирования.

В.И. Проскуряков

Территориальная промышленная система (ТПС) – полиструктурная совокупность элементов и подсистем системы промышленность, рассматриваемых на различных пространственных иерархических уровнях с их связями и взаимодействиями (как в пределах самой системы, так и с внешней средой). В качестве элементов и подсистем в зависимости от целей исследования могут рассматриваться предприятия, производства, отрасли, центры, агломерации, ареалы, районы, страны, фирмы, интеграционные сообщества и др. Связи и взаимодействия в ТПС реализуются как производственно-технологические, организационные, финансовые, торговые и другие.

А.П. Горкин

Территориальная структура – взаиморасположение, взаимосвязи и взаимодействия пространственно выраженных элементов сложного географического объекта, рассматриваемого как система. Территориальная структура – характеристика любой пространственной системы – экономической, социальной, политической, природной и др. См. также ст. *Системно-структурный подход*.

А.П. Горкин

Территориально неограниченные ресурсы – часть национального богатства страны, которая в англоязычной литературе называется «intangible resources» («неосязаемые ресурсы»). К ним не относятся вполне «осязаемые» ресурсы, как детерминированные природой, так

и материализованные в конечную продукцию в результате человеческой деятельности. Иными словами, это ресурсы реализации когнитивных возможностей, предоставляемых всем ходом развития цивилизации человеку как индивидууму (Homo Sapiens), независимо от страны его проживания, так и человеческому сообществу в целом: информационные ресурсы, знания, умения (т.е. интеллектуальный, культурный, профессиональный, креативный потенциал). Данный вид ресурсов невозможно жестко лимитировать государственными границами. Он по существу «безграничен», а точнее, не ограничен как в пространстве, так и во времени.

Военно-стратегические, геополитические и экономические факторы могут временно ограничивать возможности повсеместного беспрепятственного распространения подобного ресурса. Но рост креативного потенциала человечества оградить государственными границами, как показывает исторический опыт, можно только на короткое время.

Существуют и территориально неограниченные природные ресурсы, т.е. не лимитированные с государственными границами: воздух (повсеместный источник азота и кислорода для промышленности, сельского хозяйства и других отраслей экономики), энергия Солнца, ветровая энергия, ресурсы Мирового океана (с определенными ограничениями, обусловленными географическим положением страны) и т.п. См. также ст. *Убиквитет*.

А.П. Горкин

Территориально ограниченные ресурсы – часть национального богатства страны, предоставленная ей самой природой: полезные ископаемые (углеводороды, руды, горнохимическое и другое сырье), а также водные ресурсы, биота, либо такой ресурс, как территория, предоставленный государству ходом исторического развития. «Ограниченные ресурсы» в данном случае – не синоним природно-исторического понятия «невозобновляемые ресурсы». «Территориально ограниченные» ресурсы (как возобновляемые, так и невозобновляемые) и в прямом, и в переносном смысле «ограничены», лимитированы государственными границами стран, обладающих ими.

Использование странами-обладателями такого типа ресурсов мирового экономического пространства многими исследователями (а тем более, политиками) рассматривается как «игра с нулевой суммой» («выигрыш» одной стороной означает соответствующий «проигрыш» другой), которая предполагает возможные финансово-экономические, геополитические и даже военные противоречия и конфликты. Формирование экономических союзов, «зон свободной торговли», таможенных объединений и другие интеграционных образований микширует ресурсную «ограниченность» стран-участников и противоречия между ними, переводя межгосударственные отношения в «игру с положительной суммой», в которой возможен выигрыш всех участников.

Понятие «территориально ограниченные ресурсы» исторически атрибутивно. Сегодня определенные полезные ископаемые – это «ограниченный» ресурс, а спустя десятилетия – «неограниченный» или даже практически потерявший прежнее значение; страна, обладающая определенным ресурсным преимуществом, может потерять его в ходе мирового инновационного процесса. Как известно, каменный век закончился не потому, что закончились камни. Такой «ограниченный» экономический ресурс, как территория страны, ее пространство также исторически изменчив – дезинтеграционные процессы (распад Югославии, Чехословакии, СССР, Судана) даже в наше время соседствуют с интеграционными (образование Европейского Союза).

А.П. Горкин

Территориальное разделение труда (ТРТ) – вид *географического разделения труда*, специализация отдельных районов и центров на производстве определенных видов товаров и услуг, предназначенных для реализации за их пределами. Выступает важным инструментом увеличения эффективности производства.

ТРТ как вид географического разделения труда в целом обусловлено разной обеспеченностью природными условиями и ресурсами, производственным и человеческим капиталом, различиями в технологическом уровне производства и управления, а также особенностями навыков и умений населения. ТРТ ведет к формированию экономических районов, производственных кластеров и национального рынка. Часто термины «географическое разделение труда» и «ТРТ» используются как синонимы.

А.С. Фетисов

Территориально-организационная структура (ТОС) промышленности – размещение организационно-хозяйственных элементов и субсистем системы «промышленность» (т.е. предприятий, филиалов фирм, фирм и их различных объединений, независимо от формы собственности), их сочетания, связи и взаимодействия в пределах объектов пространственной структуры этой системы (мира в целом, макрорегионов, различных интеграционных объединений, отдельных стран, агломераций, центров).

Изучение ТОС не сводится к выявлению размещения фирм, их филиалов или других институтов. Особенности организационной структуры рыночной экономики порождают в территориальных связях между предприятиями множество своеобразных инверсий; обычными, например, являются случаи взаимодействия предприятия не с ближайшим потенциальным партнером (т.е. другим предприятием), а с удаленным – только потому, что последний принадлежит той же фирме. Сами свойства экономического пространства (прежде всего его «трение», «проницаемость») бу-

дут различны для фирм с различным экономическим потенциалом; мелкие фирмы испытывают, как правило, более сильное трение пространства при функционировании в нем, чем мощные компании. Отмеченные особенности взаимодействия исходных структур (прежде всего, отраслевой и организационной) оказывают значительное влияние на ТОС промышленности в развитых странах, поскольку внутрифирменные связи между предприятиями играют в ней очень важную роль. Невозможно раскрывать специфические особенности географии промышленности в рыночных условиях без учета внутрифирменных связей между предприятиями, исходя только из территориально-производственной структуры. Именно поэтому традиционные модели и теории региональной экономики (гравитационные модели, теория центральных мест, теория полюсов роста и т.п.) не в состоянии удовлетворительно и с достаточной полнотой объяснить картину размещения промышленности в развитых странах.

А.П. Горкин

Территориально-производственная структура (ТПС) промышленности страны – размещение производственно-технологических элементов (предприятий) и субсистем (производств, подотраслей, отраслей, групп отраслей) системы «промышленность», их сочетания, связи и взаимодействия в пределах объектов пространственной структуры этой системы (мира в целом, макрорегионов, различных интеграционных объединений, отдельных стран, агломераций, центров). Другой подход к определению ТПС промышленности связан с совмещением производственно-технологической структуры промышленности с пространственной структурой иных систем, внешних по отношению к системе «промышленность». Такими «внешними» системами могут быть государственно-административные, общеэкономические и др. Пространственные структуры этих систем представляют собой сетку административно-территориального деления, либо общеэкономического районирования, либо иного членения территории, вплоть до условно-статистического.

А.П. Горкин

Территориально-производственный комплекс (ТПК) – взаимосвязанное и взаимообусловленное сочетание отраслей материального производства на определенной территории. Экономическое единство ТПК создается производственно-территориальными связями предприятий промышленности, использованием общерайонных природных и экономических условий и ресурсов, производственной и социальной инфраструктурой, а также общей системой расселения.

Эффективность ТПК по сравнению с некомплексным размещением предприятий и сооружений выражается в экономии материальных и трудовых ресурсов, сокращении капитальных вложений, снижении текущих затрат, уменьшении объема транспортных работ, ускорении обора-

чиваемости оборотных средств и экономии средств на создание и функционирование инфраструктуры. Это достигается за счет более полного и рационального использования ресурсов (капитальных, трудовых, энергетических, сырьевых, водных земельных и др.), побочных продуктов и отходов производства; лучшей организации производственного процесса (структурного сочетания отраслей специализации и местного значения); достижения оптимальных размеров и рациональной специализации предприятий, удачного размещения их в пределах комплекса; создания общих для всего комплекса или отдельных его частей элементов производственной и социальной инфраструктуры, их рационального размещения и использования; рационализации внешних и внутренних связей; более рационального функционального районирования территории; совершенствования системы расселения и застройки. ТПК – форма территориальной организации, присущая, прежде всего, сырьевым отраслям.

Конкретные ТПК являются результатом сложного взаимодействия 1) внутренних (по отношению к границам данного производственного комплекса) источников развития (местных природных и трудовых ресурсов, накопленных производственных фондов промышленности, сельского хозяйства и транспорта) и 2) внешних территориальных отношений по мобильным элементам производства (межрайонные связи комплекса). ТПК могут быть разных рангов (размеров по мощности, по величине охватываемой территории и значению для экономики страны) – от локального до районного, от типового до уникального. Локальные функциональные элементы ТПК представлены промышленными и агропромышленными комбинатами, взаимодействующими по производственно-технологическому принципу, использующими либо общую сырьевую базу, либо единый источник рабочей силы, или работающими на одного потребителя. Материально-техническая основа ТПК – *энергопроизводственные циклы* (ЭПЦ) и их сочетания.

Концепция ТПК научно обоснована советским экономико-географом Н.Н. Колосовским (1947). В СССР ТПК являлись объектами государственного планирования, они активно формировались в районах с высокой концентрацией ценных природных ресурсов. К ТПК союзного значения (2-я половина 1980-х гг.) относились: Восточно-Туркменский, Западно-Сибирский, Канско-Ачинский, Курской магнитной аномалии, Павлодар-Экибастузский, Саянский, Тимано-Печорский, Южно-Таджикский, Южно-Якутский.

Развитие производительных сил, усложняющиеся и растущие связи между отдельными отраслями промышленности и всего хозяйства, кооперирование отдельных предприятий объективно способствуют стихийному (или при поддержке государства) формированию ТПК и в странах с рыночной экономикой.

В.Л. Бабурин

Территориальные воды – морское пространство, прилегающее к побережью, внутренним или архипелажным водам суверенного государства и составляющее часть его *государственной территории*. На Т. в., воздушное пространство над ними, их дно и его недра распространяется суверенитет соответствующего государства, но с ограничением в виде права мирного прохода иностранных судов. Режим территориальных вод регулируется законодательством государства и нормами международного права. Ширина территориальных вод не может превышать 12 морских миль, отмеряемых от так называемых исходных линий (линий наибольшего отлива вдоль берега, а также воображаемых прямых линий, соединяющих крайние выступы суши изрезанного побережья или прибрежной цепи островов, принадлежащих данному государству). С внешней стороны территориальные воды переходят в *прилежащую зону*, образующую *государственную границу*.

Ф.А. Попов

Технопарк. 1) Синоним понятий «инновационный парк», «научный парк», «исследовательский парк» – научно-производственный территориальный комплекс. Включает в себя предприятия и учреждения фирм (как крупных, так и мелких), занимающихся разработкой и выпуском наукоемкой продукции, один или несколько бизнес-инкубаторов, а также, в некоторых случаях, исследовательский центр (например, университет), объединяющий их вокруг себя. 2) В узком значении – научно-производственный территориальный комплекс с четко выраженной ориентацией на производственные процессы (пилотное, мелкосерийное производства).

Т.А. Ачкасова

Технополис – научно-производственный территориальный комплекс с развитой инфраструктурой сферы обслуживания, охватывающий территорию отдельного города, в экономике которого главную роль играют исследовательские центры, разрабатывающие новые технологии, и производства (в России и Японии их принято назвать *наукоградами*).

Т.А. Ачкасова

Типологии городских поселений – разделение городских населенных пунктов на типы на основе различных детерминант, которое проводится как по отдельным признакам (численность населения, ЭГП, выполняемые функции, степень участия в территориальном разделении общественного труда, генетические признаки, типы перспективного развития), так и по их совокупности (многокритериальные типологии).

Наиболее распространена типология (правильнее – классификация) городских поселений по их величине из-за синтетического характера этого показателя при его доступности и простоте. В отечественной геоурбанистике обычно используется следующая классификация: малые горо-

да с населением до 50 тыс. жителей, средние – от 50 до 100 тыс., большие – от 100 до 250 тыс., крупные – от 250 до 500 тыс., крупнейшие – свыше 500 тыс. В группе крупнейших городов часто выделяют города-миллионники, людность которых превышает 1 млн жителей. В ряде случаев из состава малых городов вычленяют группу полусредних центров с населением от 20 до 50 тыс. чел., как переходный тип между малыми и средними городами (при этом к малым городам относят поселения с населением до 20 тыс. чел.).

Современная функциональная типология городов на основе выделения градообразующих функций (в различных сочетаниях) делит их на специализированные (административные, промышленные, транспортные, научные, рекреационные, оборонные и др.) и/или полифункциональные центры, которые сочетают несколько функций. По происхождению (генезису) современные города также неоднородны; некоторые возникли на месте древних поселений, другие возникли с «нуля» как промышленные, научные или рекреационные центры, третьи выросли в городские поселения из бывших сел и др. По особенностям экономико-географического положения выделяют порты, транспортные узлы, приграничные и проч. Комплексные типологии проводятся на основе нескольких критериев, позволяя дать обобщенную характеристику выделяемых центров (например, по численности населения, выполняемым функциям, положению и перспективам развития). Выделение типов городов не исключает наличия множества переходов между ними, существования городов смешанного типа, а также возможности выделения дополнительных типов и подтипов.

А.Г. Махрова

Типология стран – процесс и результат процедуры выделения групп стран, сходных своими сущностными признаками и свойствами. Невозможна в случае отнесения страноведения к чисто описательным, идеографическим дисциплинам. Тип являет собой сущностную общность объектов (или субъектов). Тип в страноведении – устойчивый комплекс особенностей той или иной страны, сложившийся в процессе адаптации ее социума к внешним и внутренним условиям развития и определяющий ее место и роль в мировом социально-экономическом и политическом сообществе.

Разбиение множества (в данном случае – совокупности стран) возможно разными способами: 1) ранжирование (выстраивание по какому-либо параметру); 2) группировка (агрегирование; нахождение разрывов и разбиение по ним ранжированного ряда); 3) разбиение на классы (классификация – выявление соподчиненности, иерархии и тем самым обособление); наконец, 4) выявление типов (типизация или проведение типологии – выявление сходства по параметрам, выражающим важнейшие сущностные свойства множества.). Эти четыре формы разбиения

множества знаменуют «восхождение» к сущностным связям составляющих его элементов.

Наиболее разработанная и широко признанная типология стран мира принадлежит В.В. Вольскому (1968). Выделенные им типы стран (например, страны переселенческого капитализма) имеют сходную траекторию экономического (и политического) развития, общие особенности территориальной структуры хозяйства, выполняют аналогичные функции в мировом хозяйстве. На объективность существования выделенных типов также указывает изоморфизм типологических черт у групп стран, находящихся на разных уровнях социально-экономического развития, в частности, у экономически высокоразвитых небольших стран Западной Европы и у группы малых развивающихся стран с посредническими функциями в МРТ или «стран-посредников».

А.С. Фетисов

Топливно-энергетический баланс (ТЭБ) – система показателей, отражающих состояние энергохозяйства на разные моменты времени, т.е. соответствие между приходом и расходом (ввозом и вывозом, импортом и экспортом) всех видов топливно-энергетических ресурсов, источники их поступления и направления использования. ТЭБ рассчитывают по стране в целом, по ее районам, отдельным объединениям и предприятиям. Различают сводный ТЭБ и частные балансы отдельных энергоресурсов, плановые и отчетные балансы. Для расчета сводного ТЭБ осуществляют перевод разных видов топлива в тонны условного топлива или в тонны нефтяного эквивалента (с использованием специальных коэффициентов).

В социально-экономической географии понятие «ТЭБ» используется обычно в более узком смысле, а именно как структура потребления *первичных источников энергии* (ПИЭ) в границах тех или иных территорий (мира в целом, отдельных макрорегионов, групп стран, стран или их частей). ТЭБ, понимаемый данным образом, следует отличать от структуры производства энергии в разбивке по ПИЭ на той или иной территории, которая может быть совершенно иной (пример – Норвегия), равно как и от структуры производства электроэнергии – в разбивке по ПИЭ. ТЭБ в историческом плане – соотношение различных ПИЭ в мировом потреблении для некоторого отрезка времени. В начале 2010-х гг. мировой ТЭБ имел следующую структуру: нефть – 33%, уголь – 24%, природный газ – 30%, АЭС – 5%, ГЭС – 6%, прочие возобновляемые источники энергии – 2%.

В.М. Сокольский

Топливно-энергетический комплекс (ТЭК) – совокупность отраслей экономики, связанных с производством и распределением энергии разного происхождения и типа. ТЭК – сложная межотраслевая и

межсекторальная система добычи и производства различных видов топлива (нефти, газа, угля, расщепляющихся материалов и др.), энергии (электрической и иной), их транспортировки, распределения и использования.

Основу ТЭК составляют: 1) топливная промышленность (нефтяная, газовая, угольная, сланцевая, торфяная и др.); 2) добыча/производство ядерного топлива (в рамках ядерно-топливного цикла; ЯТЦ); 3) электроэнергетика (на базе различных первичных источников энергии; ПИЭ). В состав ТЭК также входят: промышленное производство тепла для населения и хозяйства (пр-во горячей воды и пара для систем отопления, горячего водоснабжения и технологических нужд); «малая энергетика», представленная установками индивидуального и коллективного пользования по использованию энергии падающей воды, ветра и солнца, тепла Земли (мельницами, насосами, водогрейными баками и др.) с целью приведения в движение различных механических устройств и/или для получения тепла; заготовка и сбор населением биомассы (торфа, дров, растительных остатков и т.п.), используемой для энергетических нужд (отопления жилищ, приготовления пищи).

К предприятиям ТЭК относятся нефтегазопромыслы, шахты, карьеры, торфоразработки, другие предприятия по добыче и первичной обработке топлива, предприятия ЯТЦ, нефте- и газоперерабатывающие заводы, предприятия по сжижению природного газа и установки регазификации, электростанции всех типов, а также котельные, паро- и теплогенераторы разного типа, водяные и ветряные мельницы и т.п. Для ТЭК характерно наличие собственной развитой транспортной инфраструктуры в виде магистральных трубопроводов (для транспортировки нефти и нефтепродуктов, природного газа, угля), высоковольтных линий электропередачи, специальных перевозочных средств (танкеров для транспортировки нефти, метано- и углевозов).

В.М. Сокольский

Традиционные источники энергии (ТИЭ) – первичные источники энергии или уходящие своими истоками в эпоху Промышленной революции XVIII-XIX вв. и ускоренного индустриального роста, которые первыми начали использоваться человеком в массовых промышленных масштабах. Вначале это были уголь и гидроэнергия, затем нефть, природный газ и атомная энергия. В настоящее время ТИЭ занимают доминирующее место в мировой энергетике; их суммарная доля в мировом ТЭБ составляет свыше 95%, а во многих странах достигает 100%.

От ТИЭ следует отличать источники энергии, использование которых началось гораздо раньше, еще в глубокой древности, но никогда не носило массового промышленного и коммерческого характера [ветровая, солнечная, геотермальная энергия, а также энергия, основанная на использовании биомассы (торфа, дров, бытовых и с/х отходов и т.п.)]. Парадоксально, но именно эти ТИЭ, зародившиеся в далеком прошлом, отно-

сят сегодня к числу «нетрадиционных», имея в виду тот факт, что они массово переводятся на новую индустриальную основу, переживая своего рода «второе рождение». К группе нетрадиционных первичных источников энергии относят и ТИЭ, базирующиеся на достижениях НТП (водородная и термоядерная энергетика, установки на топливных элементах).

В.М. Сокольский

Трамп – грузовое судно, перевозящее любые массовые грузы по любым направлениям нерегулярно, без определенного расписания (т.н. «бродячее судно»); в отличие от лайнера, используемого для плановых (регулярных) перевозок по закрепленным направлениям. Оно не закреплено за постоянными портами, не работает на определенных линиях, не ограничивается конкретными видами грузов. Аналог *чартера* в авиации.

А.А. Семенов, С.А. Тархов

Транзит – перемещение людей или грузов из одного района (города, страны) в другой через территорию (акваторию) одного или нескольких районов (городов, стран), разделяющих оба этих района (начальный и конечный пункт перемещения). В мировом хозяйстве Т. – перемещение грузов из одной страны в другую через территорию третьих стран; прямой Т. – перевозки иностранных товаров под таможенным обеспечением без помещения на таможенный склад; косвенный Т. – перевозки иностранных товаров, поступающих на таможенные склады, а затем за границу. В англоязычной литературе используется термин «Mass transit», обозначающий общественный городской транспорт с большим количеством пассажиров. См. ст. *Городской транспорт*.

С.А. Тархов

Трансграничные миграции (транснациональные миграции) – стабильные массовые территориальные перемещения трудовых мигрантов через государственные границы. Т. м. возникают как следствие глобализации мирового рынка труда и развития информационных сообществ. Отличие Т. м. от международных миграций состоит в том, что первые приводят к возникновению особых типов сообществ или социальных пространств, так называемых трансграничных сообществ (трансграничных пространств). Участниками этих сообществ оказываются трудовые мигранты и их родственники и знакомые, проживающие в разных странах, но сохраняющие тесные социальные контакты. Существование трансграничных сообществ активизирует неинституциональные связи между странами-донорами трудовых мигрантов и странами, их поставляющими. Трансмигранты поддерживают и формируют семейные, социальные, экономические, политические, организационные, религиозные связи между различными странами, несмотря на государственные границы; их социальные и экономические интересы сконцентрированы, как в странах проживания, так и на их Родине. Таким образом, в современном мире снижается влияние

национального государства и снижается значение территории; трансмигрант одновременно находится в двух социальных и информационных мирах. Это явление получает название детерриториализации государства, когда значение социальных границ важнее границ территориальных. Наиболее активно влияние Т. м. на принимающие страны и страны-доноры мигрантов проявляется через денежные переводы мигрантов, развитие торговли, транспорта, телекоммуникаций и туризма. К последствиям Т. м. относят участие в политической деятельности стран происхождения трансмигрантов, передачу социального опыта и полученных знаний, а также новых стандартов потребления и т.д. Активные Т. м. в ряде стран заменяют безвозвратные международные миграции и становятся преобладающей формой внешних миграций. Активно в Т. м. принимают участие и *диаспоры*. См. также ст. *Гастарбайтеры*, *Миграции трудовые*.

М.С. Савоскул

Транснационализация мирового хозяйства – процесс формирования наднациональной составляющей мирового хозяйства, движущей силой которого являются транснациональные компании со своими сетевыми и иерархическими структурами. ТНК – компания/корпорация, владеющая производственными подразделениями в других странах; производит и продает свою продукцию за границей. В результате деятельности ТНК традиционное международное разделение труда между государствами в значительной степени замещается внутрифирменным и межфирменным на основе специализации и кооперации филиалов одной или нескольких ТНК, расположенных в разных странах. Соответственно, в международной торговле неуклонно возрастает доля единичного (поузлового и технологического) разделения труда. В настоящее время ТНК контролируют более 50% мирового промышленного производства, более 60% международной торговли, а также около 80% патентов и лицензий. Как следствие, лишь меньшая часть мирового хозяйства функционирует в условиях по-настоящему свободного рынка, а другая – в условиях своеобразной плановой системы, где трансфертные (внутрифирменные) цены определяются самими корпорациями. Т. м. х. закрепляет доминирование экономически развитых стран в рамках центр-перифирической модели мирового хозяйства, где «Центр» генерирует технологии и вмещает высокотехнологичные производства, осуществляя трансферт технологий в зону «Полупериферии», в которой размещаются филиалы ТНК и ведется производство на основе заимствованных технологий. Хотя в последнее время ТНК стали выносить на «Полупериферию» некоторые научно-исследовательские и опытно-конструкторские функции, а также отдельные высокотехнологичные производства, она по-прежнему специализируется главным образом на массовых и трудоемких, а также экологически вредных производствах. См. также ст. «*Центр и периферия*».

А.В. Федорченко

Транснациональная компания/транснациональная корпорация (ТНК) – см. в ст. *Транснационализация мирового хозяйства*.

Транспорт – перемещение людей, грузов (товаров), информации, энергии от места к месту, из одного региона (страны) в другой регион (страну). Иногда к Т. относят передачу электроэнергии на расстояния. Включает в себя линейную и узловую инфраструктуру (пути, транспортные линии, сеть этих линий; транспортные узлы и центры), транспортные средства (подвижной состав), транспортные потоки. Это перемещение осуществляется либо по фиксированным, либо нефиксированным каналам (трассам) на территории (акватории). К первым относятся транспортные линии, дороги, магистрали, каналы, трубопроводы; ко вторым – воздушные коридоры, водные фарватеры и пути. По доминированию перемещаемых элементов Т. делится на грузовой и пассажирский. Люди и грузы перемещаются с помощью различных транспортных средств (подвижного состава): поездов, автомобилей, мотоциклов, велосипедов, самолетов, вертолетов, дирижаблей, морских, озерных и речных судов, животных и др. На трубопроводном Т. таких средств нет. Главной функцией Т. является связывание между собой городов, районов, стран. Т. – единственный проводник их экономического, социального, культурного и политического взаимодействия. Краткосрочной функцией Т. является удовлетворение спроса на перевозки между регионами, местностями, странами; долгосрочной – изменение доступности районов и городов, что оказывает воздействие на развитие сети поселений, социально-экономическое развитие территории.

Основные характеристики Т. – технология перемещения, скорость сообщения, время и расстояние поездки (перевозки), интенсивность транспортного сообщения, доступность поселений и экономических центров, транспортные издержки и тарифы и др. По технологии перемещения различают: 1) наземный Т. (сухопутный; перемещение людей и грузов осуществляется по земле; включает железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, гужевой; по технологии перемещения разделяется на рельсовый, безрельсовый, трубопроводный); 2) водный [перемещение по воде; подразделяется на морской, внутренний водный (речной, озерный)]; 3) воздушный [перемещение по воздуху; подразделяется на авиационный (передвижение на самолетах и вертолетах) и перемещение на других летательных средствах (воздушных шарах, дирижаблях)]. По назначению (функциям) Т. разделяется на Т. общего пользования, ведомственный, корпоративный, индивидуального пользования (личный), промышленный, рекреационный, городской. В отечественной социально-экономической географии принята традиционная классификация видов Т.: воздушный (авиационный), автомобильный, гужевой, железнодорожный, водный [морской, внутренний водный (озерный и речной)], трубопроводный, городской, специальный (фуникулеры, канатные и монорельсовые дороги, зубчатые дороги и др.).

Т. присущ линейно-сетевой и узловой характер размещения объектов и элементов. Автомобильный и железнодорожный Т. представлен на территории относительно равномерной сетью линий и узлов [размещение автомобильного Т. более дисперсно по сравнению с железнодорожным и более полно охватывает заселенные районы и территории (за исключением лакун в неосвоенных районах); для железнодорожного Т. характерна бóльшая концентрация в размещении]; трубопроводный Т. – сетью линий (размещены крайне неравномерно в соответствии с направлениям перемещения сырья); морской и воздушный Т. – преимущественно узлами [распределены более равномерно, чем все предыдущие виды Т., но из-за гипертрофии точечного (узлового) размещения, их размещаются по территории крайне дисперсно; для морского Т. характерны также линии (каналы, связывающие моря и океаны)]; речной Т. – линиями (крайне разрежены в пространстве; их сеть детерминирована гидросетью).

Для каждого вида Т. характерна своя пространственная (диапазон преодолеваемых расстояний и средняя дальность перевозок и поездок) и «скоростная» ниша: воздушный Т. перевозит людей и грузы на очень большие расстояния (в центры на другом континенте или в очень удаленные места одной и той же большой или средней по размерам страны); автомобильный и речной – на небольшие расстояния; по железной дороге люди и грузы обычно перемещаются на средние по дальности расстояния. По мере технического совершенствования Т. возрастают скорости перемещения людей, грузов, информации; расстояния (максимальный радиус) таких перемещений; сокращается время поездок и доставки грузов. Благодаря постоянному техническому прогрессу на Т. происходят: 1) экспансия транспортной сети по миру и глобальный охват ею всех самых отдаленных уголков мира; 2) сжатие и уплотнение экономического и культурного пространства мира за счет повышения скорости сообщения и уменьшения суммарного времени на перемещение грузов и людей; 3) размещение транспортной сети, независимо от технического прогресса, остается крайне неравномерным: она сгущена в небольшом числе очагов и центров и разрежена в остальных обширных по площади частях мира; 4) пространственно неравномерное распределение по миру главных транспортных потоков, концентрирующихся новых макрорегиональных экономических осей: страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – Ближний Восток – Европейский Союз; страны АТР – Северная Америка; 5) нарастание пространственных диспропорций в уровне развития Т. макрорегионов мира с разным уровнем экономического развития, в передовых и отстающих странах и регионах; 6) усиление поляризации транспортных потоков в 4 главных ядрах мирохозяйственной системы: Северной Америке, Европе, АТР, Ближнем Востоке.

С.А. Тархов

Транспортная доступность. 1) Характер (свойство) удаленности/ близости какого-либо экономико-географического объекта (города, поселения, экономического центра, промышленного предприятия, жилого квартала, района города, места, любой точки территории) по отношению к транспортной магистрали (линии) и/или транспортному узлу. 2) Возможность (потенциальная и реализуемая) достижения (досягаемости) какого-либо места (точки пространства, участка территории) транспортными средствами по существующей транспортной сети. Является разновидностью транспортно-географического положения (ТГП). Бывает топологической (отображается графом), метрической (матрицей расстояний и картой эквидистант), временной (отображается на картах изохронами). Отдельные точки территории (пункты, места, местности, города, экономические центры) обладают разной степенью (уровнем) доступности.

Т. д. измеряется с помощью методов теории графов (топологическим расстоянием и диаметром, числом Кёнига), центрографического метода, затратами времени (или транспортных издержек) на достижение изучаемого места (точки территории) определенным (и) видом (видами) транспорта. Наиболее распространенным методом оценки Т. д. точки территории (пункта, города, места) является построение матрицы расстояний (физических, или временных, или денежных затрат) между всеми парами точек территориальной системы: наибольшую доступность имеют те из них, сумма расстояний (времени в пути, транспортных издержек) от которых до всех остальных точек (мест, городов) минимальна. Уровень Т. д. точки (места) – важнейший количественный измеритель (индикатор) транспортно-географического положения. Более простой и традиционный метод оценки Т. д. городов и транспортных узлов – составление карт изохрон от изучаемого главного центра (был предложен британским географом Ф. Гальтоном в 1881 г.; в 1887 г. идею развил немецкий географ и геоморфолог А. Пенк при составлении карты изохрон от Вены по официальному расписанию поездов). Большой вклад в изучение Т. д. внес отечественный исследователь В.Н. Бугроменко, предложивший сложную методику расчета универсального индекса интегральной транспортной доступности (ИТД) точек на основе нескольких технико-экономических (расчет уровня технической надежности транспортной сети) и ряда экономико-географических показателей (оценка уровня надежности конфигурации транспортной сети и отдельных ее узлов). ИТД определяется им как совокупность возможностей достижения любой точки территории, на величину которых оказали влияние различные (в т.ч. топологические) условия их осуществления. Уровень доступности каждого места (точки территории) рассчитывается не только как сумма расстояний (физических, временных, финансовых затрат на преодоление пространства) от него до всех остальных мест (точек) той территориальной системы, в рамках которой проводится такая

оценка, но и через специальные коэффициенты технической и топологической надежности сети. Методика Бугроменко крайне трудоемка и не проста по содержанию, но дает возможность оценить реальный уровень доступности и недоступности любого места территории. Те места (точки), которые имеют низкий уровень доступности, должны, по мнению Бугроменко, получать дотации от государства и региональных властей в качестве компенсации за свое невыгодное транспортно-географическое положение. Места (точки) с высоким уровнем доступности используют естественную ренту выгодности своего ЭГП и ТГП (ренту позиционности), а потому должны отдавать часть этой ренты тем местам (точкам), которые такую ренту от выгодного ТГП не имеют. В этом должна состоять социальная справедливость между местами с ущербным и выгодным транспортно-географическим положением.

В градостроительной практике при разработке генеральных планов городов и комплексных транспортных схем развития городов рассчитывается доступность общегородского центра, главных центров приложения труда, селитебных и рекреационных зон (строятся карты с километрическими линиями и изохронами).

С.А. Тархов

Транспортная инфраструктура – совокупность сооружений, зданий, устройств и оборудования, обеспечивающих деятельность транспорта (перевозки грузов и пассажиров). Состоит из линейной (пути, транспортные линии, сеть этих линий) и узловой (транспортные узлы и центры). Каждый вид транспорта обладает специфической Т. и. У железнодорожного транспорта развиты и линейная (железнодорожные линии и пути), и узловая (узлы, станции, разъезды, платформы, депо) Т. и.; у автомобильного она представлена линейными (автодороги различных классов) и узловыми (автотранспортные узлы, гаражи и автобазы, АЗС) элементами; у трубопроводного транспорта – линейными (трубы) и узловыми элементами (головные и компрессорные станции, распределительные устройства, хранилища и резервуары); у внутреннего водного – линейными (естественные и искусственные судоходные пути) и узловыми (порты, пристани). У морского транспорта линейные элементы Т. и. фактически отсутствуют (за исключением фарватеров и морских судоходных каналов, проходящих по суше), а на территории присутствуют только узловые элементы Т. и. (порты, причалы, судоремонтные доки). У воздушного транспорта линейные элементы Т. и. также почти не выражены (за исключением ВПП и авиакоридоров, которые не находят отражения на территории); узловыми элементами Т. и. являются аэропорты с пассажирскими и грузовыми терминалами, аэродромы, авиаремонтные заводы. В более широком смысле в Т. и. включают системы и службы, обеспечивающие работу транспорта.

С.А. Тархов

Транспортная освоенность территории – характер вовлеченности территории в человеческую деятельность посредством транспорта и транспортной сети. Термин тесно связан с понятием «освоенность территории» и процессом хозяйственного и культурного освоения и заселения людьми (народом) новых, ранее необжитых (или обжитых другими народами) участков территории. Т. о. т. отражает транспортную составляющую такого культурно-хозяйственного освоения и заселения. Иногда в качестве синонима Т. о. т. используется термин «транспортная обеспеченность территории» (обеспеченность территории транспортной сетью).

Уровень Т. о. т. традиционно оценивается густотой транспортной сети, для расчета которой используются коэффициенты Э. Энгеля, Ю. Като, Ю.И. Успенского, Л.И. Василевского, Г.А. Гольца. Главным недостатком последних является использование в расчетных формулах всей площади территории вместо освоенной (вследствие отсутствия данных о площади освоенной территории). В результате деления протяженности транспортной сети на всю площадь для мало освоенных районов получаются крайне низкие значения густоты транспортной сети, которые как раз и свидетельствуют о низком уровне транспортной освоенности территории в странах, где значительная ее часть не заселена и не освоена; в странах с высоким уровнем освоенности территории значения этих коэффициентов значительно выше.

По пространственному характеру выделяются следующие элементы освоенности территории: 1) ареал сплошной освоенности; 2) внешняя пограничная зона этого ареала; 3) внешние оси нового освоения; 4) изолированные очаги нового освоения; 5) неосвоенная территория («социально-экономическая пустыня»). Процесс Т. о. т. идет спонтанно: импульсы быстрой пространственной экспансии освоения чередуются затяжными периодами прекращения освоения и заселения. Процесс транспортного и хозяйственного освоения территории имеет пять пространственных типов: 1) линейное освоение вдоль крупных судоходных рек, формируется сеть транспортных линий в виде дерева; 2) дисперсное освоение осуществляется внутри небольших очагов как вдоль рек, так и по сухопутным направлениям; 3) фрагментарное (кластерное) освоение, связанное с освоением месторождений минерального сырья (его добычей, переработкой) и его вывозом; 4) консолидирующее освоение – пространственное расширение очагов и кластеров приводит к необходимости их объединения (консолидации) в единое общехозяйственное пространство; 5) сплошное освоение идет фронтально, охватывая всю территорию без остатка, но с разной интенсивностью (быстрее вдоль магистралей, медленнее во внутренней периферии и крайне медленно в глубинной периферии). Т. о. т. может идти изнутри континента либо от береговой линии моря (или океана, большого озера) как вдоль нее, так и вглубь материка.

Наиболее используемой моделью, объясняющей процесс Т. о. т., является модель Э. Таафе, П. Гулда и Р. Моррилла (1963), в которой был обобщен опыт транспортного освоения приморских территорий британских колоний Африки, Азии и Америки с моря вглубь суши. Т. о. т., согласно этой модели, проходит 6 стадий: 1) дисперсные порты: вдоль берега возникают небольшие порты, каждый из которых имеет свой небольшой хинтерланд; 2) формирование трасс освоения (проникновения) и концентрация портов; конкуренция портов при возрастающем объеме торговли приводит к выделению главных портов – береговых центров территории; идет расширение хинтерландов путем присоединения вновь освоенных областей; прокладываются транспортные линии вглубь континента (трассы освоения); 3) рост боковых ответвлений: трассы освоения ветвятся на всем их протяжении, а в местах их разветвления образуются узлы – экономические центры второго порядка; портовые хинтерланды полностью смыкаются, между ними складываются отношения иерархии; 4) начало взаимного связывания: дендритные линии и соседние трассы освоения соединяются друг с другом, происходит окончательное перераспределение хинтерландов; прокладывается дорога, соединяющая береговые центры, расположенные вдоль побережья; 5) полное связывание: между всеми главными центрами существуют прямые дороги; образуются новые транзитные магистрали через всю территорию по диагоналям; на пересечении которых с прежними трассами освоения образуются новые центры; 6) магистрализация транспортной сети: среди всех экономических центров территории в результате их конкуренции выделяется один столичный центр внутри континента, который связан кратчайшей дорогой с главным портом, происходит иерархизация транспортных узлов и магистралей. Процессы Т. о. т. стран с большими территориями (США, России, Канады, Австралии, Бразилии) схожи.

С.А. Тархов

Транспортная подвижность (населения) – частота, с которой жители населенного пункта, района, страны совершают поездки в течение определенного периода времени (обычно года). Величина Т. п. населения зависит от уровня его благосостояния и уровня душевого ВВП: чем он выше, тем чаще и дальше люди ездят и путешествуют. Измеряется двумя показателями: 1) частным от деления числа пассажиров, перевезенных в городе (районе, стране) всеми видами транспорта в течение года, на численность его населения (т.е. число поездок на 1 жителя); 2) частным от деления величины пассажирооборота всех видов транспорта за год на численность населения города (района, страны; в тыс. пассажиро-километров на 1 жителя). Чаще всего такой показатель рассчитывается для городских транспортных систем, чтобы планировать и прогнозировать пассажиропотоки городского транспорта.

Является нормативным показателем в генеральных планах городов, районных планировках и комплексных транспортных схемах городов.

С.А. Тархов

Транспортная сеть – совокупность транспортных линий (путей, дорог) определенной территории, соединяющих транспортные узлы, центры и пункты (города, центры, поселения, пункты, районы). Состоит из отдельных транспортных линий или путей сообщения (например, сеть железных дорог, сеть нефтепроводов, сеть авиалиний, сеть автодорог). Транспортные пути (линии) различаются по своим функциям, пропускной способности, нагрузке, интенсивности потоков. Главные функции Т. с.: 1) осуществление взаимодействия между элементами территориальных систем хозяйства и населения (узлами, центрами, зонами, районами, регионами); 2) транспортное обслуживание территории и проживающих на ней людей. Основные географические характеристики Т. с.: конфигурация (геометрические очертания на карте), топологическая структура (взаиморасположение элементов сети), плотность (степень густоты и разреженности по территории), протяженность, пропускная способность (отдельных узлов и участков, а также всей сети в целом).

На особенности размещения отдельных транспортных путей и Т. с. оказывают влияние различные факторы: природные (формы рельефа, рисунок гидросети); уровень социально-экономического развития территории (района, страны); тип культуры пространственного обустройства населения, проживающего на территории или осваивающего ее; политико-географические; особенности рисунка расселения; главные транспортные потоки и их направления; конфигурация сети более старых видов транспорта; свойства пространства, обслуживаемого транспортной сетью (анизотропность и изотропность, форма и размер территории, степень неоднородности пространства, тип соседства).

Для оценки уровня развития Т. с. используются показатели транспортной обеспеченности территории Э. Энгеля $d_1 = L/S$, где L – протяженность транспортной сети, S – площадь страны или района (на 100 км^2) и $d_2 = L/\sqrt{SP}$, где P – численность населения страны или района (рассчитывают на 10 тыс.жителей), а также показатель Ю. Успенского $d_3 = L/\sqrt[3]{SPQ}$, где Q – суммарный объем транспортной работы в стране или районе (вес отправленных грузов в тоннах). Последний показатель в 1960-е гг. модифицировал Л.И. Василевский, заменив объем транспортной работы объемом промышленной и сельскохозяйственной продукции, произведенной в стране или районе (тыс. т). Г.А. Гольц в 1969 г. предложил рассчитывать показатель развитости сети дорог по отношению

к расселению $d_4 = L / \sqrt{S_{осв} \cdot N}$, где $S_{осв}$ – площадь освоенной территории, N – число населенных пунктов.

Для описания уровня сложности топологической структуры Т. с. используются классические индексы К. Канского, заимствованные им из теории графов (каждая транспортная линия разбивается на отдельные участки – ребра, места их разветвления и окончания называются вершинами). В большинстве Т. с. стран, районов и городов всегда есть замкнутые контуры (циклы); чем их число больше, тем сложнее структура сети. Индекс связности сети $\beta = e/v$ показывает, сколько в среднем ребер выходит из одной вершины (число транспортных связей из одного центра); индекс формы сети $\pi = e/\delta$ (где e – число ребер в сети, δ – ее топологический диаметр – кратчайшее расстояние между самыми удаленными в сети вершинами (измеряется числом ребер)) отражает степень вытянутости и округлости сети (т.е. сколько раз в протяженности сети укладывается ее топологический диаметр). В зависимости от числа циклов и их скоплений (циклических остовов, разбиваемых на топологические ярусы) в сети Т. с. разделяются на очень сложные, сложные, средней сложности, простые. Т. с. без циклов называются деревьями.

Уровень топологической сложности выше у сетей автодорог стран и регионов и сетей общественного наземного транспорта крупнейших городов. Он ниже у сетей железных дорог стран и регионов, сетей общественного наземного транспорта больших городов, и еще ниже – у сетей железных дорог экономически слабо развитых стран и регионов, сетей наземного пассажирского транспорта средних городов и у сетей метрополитена. Чем сложнее топологическая структура Т. с., тем меньше разнообразие ее конфигурационных форм; чем проще она, тем больше это разнообразие. Чем проще структура Т. с., тем больше вероятность наличия в ней таких компонентов и явлений, которые свидетельствуют о сильном влиянии барьерности территории. Конфигурации Т. с. всех видов сухопутного транспорта и на всех территориальных уровнях географических систем (от макрорегиона до города) присущ топологический изоморфизм (инвариантность топоморфологических структур).

Для каждого вида транспорта характерны свои особенности размещения их Т. с.: у автомобильного сеть дорог наиболее равномерно покрывает заселенную территорию мира (за исключением лакун в неосвоенных районах), хотя в ней есть свои очаги сгущения и разрежения; сеть железных дорог не столь равномерна и густа по сравнению с автодорожной, но имеет относительно равномерное размещение там, где она есть (есть очаги сгущения и разрежения сети, но с более низким уровнем плотности, чем у автодорог); сеть трубопроводов размещена

наименее равномерно, т.к. центрируется на очагах добычи и потребления перемещаемого по трубам сырья; сеть речных путей также диспергирована и размещена крайне неравномерно, т.к. привязана только к судоходным рекам. Сеть морских путей никак не фиксируется в акватории, а потому изучить ее структуру невозможно. Сеть авиалиний представляет собой непланарный (трехмерный) граф; для изучения ее структуры используется матричный анализ.

С.А. Тархов

Транспортно-географический ландшафт – участки территории, где преобладают и концентрируются транспортные объекты и явления: горные перевалы, перешейки, проливы, городские агломерации, транспортные коридоры; горнопромышленные районы, сильно изрезанные транспортной сетью. Понятие введено в 1950-е гг. австрийским географом Йозефом Матцнеттером.

С.А. Тархов

Транспортно-географическое положение (ТГП) – разновидность ЭГП, положение предприятия, населенного пункта, городской агломерации, района (региона) или страны по отношению к транспортной сети, сети транспортных узлов и потоков. У каждого узла или линии имеется свое особое, уникальное ТГП. Особенности ТГП определяются характером территориального охвата: выделяют макроположение, мезоположение, микроположение. ТГП измеряется пространственными, метрическими, топологическими, функциональными показателями, доступностью (временной, расстояниями; используется теория графов и методика оценки интегральной транспортной доступности). ТГП описывается близостью (удаленностью) к (от) важнейшим соседним транспортным узлам и магистралям.

Основные пространственные виды ТГП (по Е.Е. Лейзеровичу): центральное (в ядре городской агломерации или мегалополиса), приагломерационное (на окраине городской агломерации и мегалополиса), периферийное (пограничная периферия, глубинная периферия, внутренняя периферия), внутреннее, магистральное, транзитное, тыловое (вдали от транспортных путей), тупиковое. Отличительной чертой ТГП является его районообразующие функции; основная проблема при изучении ТГП связана с оценкой выгодности, посредственности или невыгодности ТГП того или иного транспортного узла или транспортной линии (магистрали). См. ст. *Транспортная доступность*.

С.А. Тархов

Транспортно-инженерные сооружения – технические системы (конструкции), позволяющие преодолевать естественные или искусственные барьеры (преграды) на территории, препятствующие или замедляющие транспортное сообщение. К Т.-и. с. относятся: мосты, путе-

проводы, эстакады, виадуки, туннели, акведуки, уличные лифты и наружные эскалаторы. Т.-и. с. не являются транспортными средствами; их главная цель – значительное сокращение пути между двумя близко расположенными, но разделенными территориальными (водными) преградами (барьерами) местами (точками пространства). Распространение Т.-и. с. определяется наличием естественных и искусственных разрывов внутри пространства города или местности (территории). Такие сооружения позволяют связывать сообщением (соединять, объединять) части территории в единую транспортную систему, в результате чего Т.-и. с. имеют важное социально-экономическое и культурное значение, выполняя роль интегратора (объединителя) разных элементов (частей) географического пространства в случае их изолированности или пространственной разобщенности (разорванности).

Мост – искусственное сооружение, возведенное через реку, озеро, пролив или любое другое водное препятствие. Мосты более всего распространены на архипелажных и островных территориях; строятся через естественные преграды (большие и широкие реки, узкие проливы). Самые протяженные в мире автодорожные мосты: Циндао – Хуандао через залив Цзяочжоу (КНР; длина ок. 42 км), через оз. Понтшартрейн (США; 36 км), через залив Ханчжоу (КНР; 36 км). Самые протяженные железнодорожные мосты: через р. Янцзы в Уху (КНР; длина свыше 10 км); через оз. Понтшартрейн (США; 9,3 км); через пролив Эресунн (между Данией и Швецией; ок. 8 км). Путепровод – мост, возведенный через автомобильную или железную дорогу (чаще через искусственные преграды). Эстакада – инженерное сооружение, представляющее собой искусственный транспортный путь, проложенный над землей (как правило, выше 5 м) для пересечения (преодоления) физических препятствий или других транспортных линий (сооружается над природным или искусственными линейными и площадными преградами с помощью столбов и искусственной насыпи). Виадук – (висячий) мост через овраг или ущелье. Самые протяженные в мире виадуки: Мийо над долиной р. Тарн (Франция; длина ок. 2,5 тыс. м; высота опор до 340 м); через долину р. Сыдухэ (КНР; длина ок. 1,2 тыс. м; высота ок. 500 м). Туннель (тоннель) – подземный транспортный путь для движения автотранспорта, поездов или пешеходов. Туннели сооружаются через толщу гор или под неширокими водными пространствами (акваториями). Самыми протяженными в мире автодорожными туннелями являются Лердаль (запад Норвегии; длина 24,5 км) и Чжуннаньшаньский (КНР; 18 км); железнодорожными туннелями – Лётчберг (Швейцария, длина 35 км) и Гвадарама (Испания; длина более 28 км); подводным автодорожным туннелем – на автомагистрали «Аквалайн» под Токийским заливом (Япония; длина 9,5 км), подводными железнодорожными туннелями – Сэйкан (Япония; 54 км; связывает о. Хоккайдо и о. Хонсю) и Евротоннель (под прол. Паде-Кале; 50,5 км). Акведук – водовод (канал или труба) для подачи

воды к населенным пунктам, оросительным и гидроэнергетическим системам из расположенных выше их источников. Первые акведуки относятся к античной эпохе; активно использовались в Испании, Португалии, Франции, Великобритании, США вплоть до начала XX в. С 1950-х гг. сооружение акведуков прекратилось в связи с постройкой дальних магистральных водопроводов и специальных каналов по переброске воды. См. также ст. *Специальные виды транспорта*.

С.А. Тархов

Транспортные коридоры – протяженные мультимодальные (многовидовые) транспортные магистрали, проходящие по территории нескольких экономических районов и/ или стран. Первые международные Т. к. организованы в 1990-е гг. в Европе (Панъевропейские) и Азии (Евроазиатские, Азиатские). На Второй панъевропейской конференции по транспорту на о. Крит в 1994 г. предложена система магистральных автомобильных дорог в Центральной и Восточной Европе, являющихся транспортным каркасом этого региона. Система евроазиатских коридоров ТРАСЕКА (транспортные коридоры Европа – Кавказ – Азия) создана в 1993 г.; предназначена для развития новых путей сообщения между Европой и Азией, сокращения времени и расходов при перевозке грузов.

С.А. Тархов

Транспортные пробки – дорожные заторы, возникающие из-за большого количества транспортных средств, которое превышает максимальную пропускную способность дорог. С ростом во второй половине XX в. уровня автомобилизации (до 400-800 легковых машин на 1 тыс. жителей) значение общественного транспорта в городах резко уменьшилось. Из-за отставания в развитии дорожной сети в крупнейших городах и городских агломерациях возникают автомобильные пробки. Дорожные заторы появляются во всех странах мира; в наибольшей степени – в высоко автомобилизированных. Социально-экономические причины образования Т. п.: непрекращающаяся урбанизация; увеличивающаяся плотность заселения и застройки территории; быстрый рост числа автомобилей (*автомобилизация*); большой поток пассажиров с окраин, пригородов и городов-спутников в центральную часть города; недостаточная развитость сети автодорог; низкая пропускная способность важных транспортных узлов и магистралей; топологические дефекты в структуре улично-дорожной сети; доминирование у жителей городов и городских агломераций автомобильного менталитета (автомобилецентричная система); их высокая индивидуальная мобильность; недостаточно развитая (или не развитая) система общественного пассажирского городского транспорта. Технические причины образования Т. п.: наличие сужений на магистралях; пере-

крестки с круговым движением; стоянки и остановки автомобилей на проезжей части; отсутствие достаточного количества гаражей и парковок; несогласованность работы светофоров; дорожно-транспортные происшествия (ДТП); неблагоприятные погодные условия. Т. п. образуются не просто из-за низкой скорости, а из-за высокой концентрации транспортных средств на некоторых участках дорог и в ряде наиболее уязвимых транспортных узлов.

Перемещения внутри города из-за перенасыщения городских улиц автомобилями превратилось в одну из острейших социально-экономических и экологических проблем современного общества. При образовании затора значительно (более чем в 20 раз) снижается пропускная способность участка дороги; скорость движения падает ниже 25 км/ч; увеличивается «транспортная усталость». Т. п. уменьшают эффективность дорожно-транспортной инфраструктуры, увеличивая таким образом время в пути, расход топлива и уровень загрязнения окружающей среды.

По оценкам экспертов, Т. п. в 30 крупнейших городах мира обходятся 226 млрд. долл. ежегодно (например, в 2011 г. «стояние» в заторах обошлось американцам в 121 млрд. долл. или 5,5 млрд. часов). Среди более чем 160 крупнейших городов мира Москва занимает 1-е место по длине транспортных пробок (2012, по данным исследовательской группы TomTom); меры, предпринимаемые властями города по улучшению улично-дорожной сети, не решают кардинально проблему пробок.

С.А. Тархов

Транспортный поток (грузопоток, пассажиропоток) – направленное движение большой массы грузов или пассажиров (людей) с помощью транспортных средств из одного места (города, района, страны) в другое вдоль какого-либо транспортного пути или маршрута. Т. п. обычно разделяют на грузовые и пассажирские (хотя по одной и той же магистрали могут перемещаться одновременно и грузы, и люди). Основные характеристики Т. п.: направление, величина (объем), интенсивность (количество грузов или пассажиров в единицу времени), устойчивость/неустойчивость, сезонность, соотношение объемов потока на участке в противоположных направлениях. Пассажиропотоки в противоположных направлениях, как правило, одинаковы; грузопотоки туда и обратно, чаще всего, существенно различаются. При изучении грузовых потоков используются балансовые модели, транспортная задача, методы линейного и нелинейного программирования.

Т. п. между большими городами обычно более интенсивны, чем между малыми городами; сильнее на короткие расстояния и слабее – на более длинные. Данные закономерности нашли отражение в классической гравитационной модели, которая должна теоретически описывать зависимость размера Т. п. от «веса» (массы) транспортных узлов и расстояния между ними. Однако данная модель оказалась мало эф-

фективной и сильно зависит от региональной специфики той или иной территории или страны.

С.А. Тархов

Транспортный узел – место концентрации нескольких видов (или одного) транспорта, схождения (расхождения) нескольких (не менее трех) транспортных путей, где производится перевалка грузов, пересадка пассажиров, сортировка транспортных средств при значительных объемах грузо- и пассажиропотоков. Т. у. различают по проходящему через него объему грузов и пассажиров; числу расходящихся из него радиальных транспортных линий; числу видов транспорта в нем (мономодальный, бимодальный, полимодальный); набору выполняемых функций (узко специализированные, общего назначения, многофункциональные), по специализации [с доминированием экономических функций (транспортное обслуживание предприятий обрабатывающей, горнодобывающей промышленности, сельскохозяйственное); преобладанием обычного транспортного обслуживания территории; курортно-туристические; пограничные и приграничные; обслуживающие крупные центры торговли (в т.ч. международной)]. Разновидности Т. у. – железнодорожные, автодорожные, авиаузлы и т.д. По сочетанию видов транспорта выделяют типы Т. у. – комплексные (включают в себя большинство видов транспорта), водно-наземные, наземные, воздушно-наземные. Главная характеристика работы транспортного узла – объем отправления и/или прибытия пассажиров и/или грузов. По соотношению прибывающих и отправляемых грузов и пассажиров Т. у. разделяют на активные (в них доминирует отправление), пассивные (преобладает прибытие), транзитные (преобладает транзитный поток). По своему микрогеографическому положению Т. у. делятся на загородные, пригородные, предпортовые, призаводские, внутригородские. Иерархию Т. у. можно установить, лишь определив величину и функциональную значимость каждого отдельного узла в системе всех узлов. См. также ст. *Мультимодальный транспортный узел*.

С.А. Тархов

Тренд в географии промышленности – долговременная, относительно устойчивая тенденция развития территориальной структуры промышленности, которая реализуется как постоянно нарушаемое динамическое равновесие. Степень устойчивости тренда возрастает, во-первых, по мере повышения иерархического уровня рассматриваемых объектов (предприятие – отрасль – промышленность страны в целом) и территориальных единиц (центр – единица АТД – район – макрорегион – страна); во-вторых, пропорционально «массе» объекта или совокупности объектов. При этом «массу» можно выразить основными фондами, численностью занятых, стоимостью выпущенной продукции. Тренд

обусловлен, прежде всего, действием эндогенных факторов (научно-технический прогресс, повышение роли «человеческого капитала», освоение новых территорий, транснационализации хозяйственной жизни, развитие территориального разделения труда).

А.П. Горкин

Триада Ульмана – три основных понятия (концепта), объясняющих формирование транспортных потоков и пространственное взаимодействие между разными частями территории (стран), введенные в научный обиход американским географом Э. Ульманом. Главным объектом географии транспорта он считал пространственное (территориальное) взаимодействие, представляющее собой с одной стороны перемещение товаров, людей и информации, с другой – транспортное сообщение. Т. У. включает понятия «комплементарность» («complementarity»), «промежуточные благоприятные возможности» («intervening opportunities»), «перемещаемость» (транспортабельность; «transferability»).

Региональная комплементарность – наличие необходимого товара в другом месте и отсутствие в том месте, где в нем есть потребность; т.е. несовпадение размещения ресурсов и мест их потребления. Поэтому между районами возникает взаимодополняемость по обмену товаров. Промежуточные благоприятные возможности – наличие альтернативных источников снабжения сырьем и товарами, выбора мест назначения и маршрутов грузов. Число перемещений (поездок) из одного пункта в другой пропорционально числу возможностей (альтернатив), имеющихся в исходном пункте, и обратно пропорционально числу возможностей на пути между этими пунктами. Расстояние не имеет столь большого значения для поездки (перевозки). Но их число уменьшается, если по пути из пункта в пункт увеличивается число благоприятных возможностей. Перемещаемость – способность груза (товара, сырья) к перевозке, при которой его потребительские свойства не теряются и не исчезают. По Ульману, это понятие включает как транспортные расходы, которые отражают характеристики транспортной системы, так и затраты на поддержание первоначальных свойств груза. Чем меньше текущие затраты на поддержание свойств товаров, тем выше уровень его транспортабельности (готовый металл более транспортабелен, чем стекло). Чем больше такие издержки, тем ниже транспортабельность товара. Есть предел, ниже которого перевозка товара не имеет смысла, не выгодна, поскольку товар теряет свои потребительские свойства. По Ульману, все три условия определяют направления транспортных потоков.

С.А. Тархов

Трубопроводный транспорт – перемещение по трубам жидких, газообразных, сухих рассыпчатых грузов, а также пульпы на дальние, средние и близкие расстояния при помощи специальных устройств (насо-

сов, компрессорных станций и т.д.) от мест добычи сырья (или производства полуфабрикатов и готовой продукции) до мест его потребления. Отличается от других видов транспорта узкой функциональной специализацией, т.к. по ним перемещается какой-либо один вид грузов [нефть, нефтепродукты (бензин, керосин, дизельное топливо), природный газ, тяжелые углеводороды (этан, этилен, пропан), жидкие и газообразные химические соединения (кислород, аммиак, азот, кислоты, водород), пульпа (угольная, меловая, концентратов металлических руд и др.), биотопливо (биобутанол, этанол), вино или пиво]. Основные элементы инфраструктуры Т. т.: линейные – трубы (чаще они укладываются под землю, но в условиях вечной мерзлоты – надземным образом) и узловые (головные и компрессорные станции; распределительные устройства; хранилища и резервуары). Для трубопроводов характерна однонаправленность потоков.

Трубопроводы протяжением более 50 км и с диаметром сечения более 219 мм называются магистральными. Т. т. имеет минимальное число степеней свободы при выборе маршрута перемещения грузов, поскольку трубопроводы прокладываются специально для перекачки конкретного сырья из одной точки (месторождения) в другую (место переработки и потребления). Сеть трубопроводов распределена по территории наименее равномерно по сравнению с другими видами транспорта. Ее размещение крайне детерминировано сетью центров добычи (переработки) сырья и центров потребления (переработки). На территории Т. т. представлен только линиями; никакого взаимодействия между ними и пересекаемой территорией нет (транзитность).

В начале 2010-х гг. протяженность сети магистральных нефтепроводов мира – 530 тыс. км. Наиболее протяженную сеть нефтепроводов имеют США (245 тыс. км вместе с продуктопроводами), Россия (77,6 тыс.), Канада (23,6 тыс.), КНР (23,5 тыс. км). Средняя дальность перекачки нефти по трубопроводам в мире составляет около 600 км. Основные потоки сырой нефти направляются по магистральным трубопроводам из Канады и Мексики – в США; из портов Южной Европы (сюда она прибывает морем из Северной Африки и стран Ближнего Востока) – в страны Центральной и Западной Европы; с месторождений в Северном море – в Великобританию, Нидерланды, Германию; из России и Казахстана транзитом через страны СНГ в страны Центрально-Восточной Европы; из Казахстана – в Китай. По продуктопроводам перекачивается продукция переработки нефти и нефтехимии (бензин, керосин, дизельное топливо, этилен, газовый конденсат и др.). Протяженность сети нефтепродуктопроводов мира – 118,8 тыс. км. Наиболее протяженную сеть продуктопроводов имеют США (245 тыс. км вместе с нефтепроводами), Россия (13,7 тыс.), КНР (13,7 тыс.), Иран (7,9 тыс. км). Основные потоки природного газа направляются по трансконтинентальным газопроводам из России и Туркмении в страны Европы из Канады в США и Мексику,

из Алжира в Европу, из Туркмении в КНР. Средняя дальность перекачки газа в мире – 752 км. Протяженность сети магистральных газопроводов мира – свыше 1280 тыс. км. Наиболее протяженная сеть газопроводов в США (548,7 тыс. км), России (160,9 тыс.), Канаде (75 тыс.), КНР (38,6 тыс.), Украина (36,5 тыс. км).

С.А. Тархов

Трудовые ресурсы – см. в ст. *Экономически активное население*.

Туризм – временные выезды лиц с постоянного места жительства в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых и иных целях без занятия оплачиваемой деятельностью в месте временного пребывания. Основными группами факторов развития Т. являются: природно- и экономико-географические, технико-технологические, социально-экономические, политические, медико-санитарные, экологические. Существуют многочисленные виды и формы Т.: внутренний и международный (въездной и выездной); дальний и ближний; индивидуальный и групповой; организованный и самодеятельный; коммерческий и социальный; познавательный, деловой, экологический, лечебный; велосипедный, пешеходный и др. Организуется туристскими фирмами по туристским маршрутам при нарастании тенденции к самостоятельной организации поездок частными лицами. Для приема и обслуживания туристов возникла туристская индустрия как межотраслевой комплекс.

В начале 2010-х гг. Т. носит глобальный характер (более 1 млрд. международных туристских прибытий в мире, в т.ч. 535 млн. в Европе, 162 млн. в Америке). Неравномерность темпов роста международного туризма в территориальном разрезе привела к изменению его региональной структуры по сравнению с 1950-70 гг.: снижению доли Европы и Америки (с 97% всех международных туристских прибытий в мире в 1950 г. до 67% в 2012 г.), повышению удельного веса АТР (с 0,8 до 23%) и некоторой стабилизации положения остальных макрорегионов мира. Основными тенденциями в географии мирового туризма являются: 1) преобладание внутрирегиональных туристских потоков над межконтинентальными; 2) зарождение и окончание основных туристских потоков в развитых регионах (странах) мира; 3) усиление туристских взаимообменов между сопредельными странами и странами без языкового барьера; 4) преимущественно меридиональная направленность главных внутриконтинентальных туристских потоков в Европе и Северной Америке; 5) сохранение прямой зависимости между продолжительностью пребывания в месте назначения и его удаленностью от места постоянного проживания туристов; 6) рост мобильности населения и сокращение продолжительности пребывания в туристских центрах; 7) проникновение туристских потоков в глубь районов; 8) ярко выраженная сезонность основных туристских потоков в мире.

А.Ю. Александрова

У

Убиквитет – повсеместно распространенный природный ресурс промышленного производства. Термин предложен А. Вебером в 1909 г. В настоящее время таким ресурсом, строго говоря, можно считать только атмосферу Земли и энергию Солнца.

А.П. Горкин

Унитарное государство – форма государственного устройства, при которой суверенное государство состоит из лишенных политической самостоятельности административно-территориальных единиц, а вся полнота власти сосредоточена на уровне государства в целом. Характеризуется наличием единой для всего государства системы органов государственной власти, единой конституции, общей правовой системы. Хотя в настоящее время около 85% суверенных государств мира являются унитарными, бóльшая их часть имеет в составе отдельные территориальные *автономии* (Франция, Великобритания, Китай, Дания и др.). У. г., в которых автономией де-юре обладают все административно-территориальные единицы, иногда именуют регионалистскими (например, Испания, ЮАР).

Ф.А. Попов

Урбанизация – глобальный социально-экономический процесс развития и концентрация производительных сил и форм социального общения в городах, повышения роли городов и распространения городского образа жизни на всю сеть населенных мест. Для характеристики урбанизационных процессов применяют понятие У. в узком смысле, которое измеряется через показатель урбанизированности или долю городского населения, и понятие У. в широком смысле, рассматриваемое как процесс распространения городского образа жизни на все общество в целом. При этом может происходить как У. сельской местности в виде интенсивного проникновения городского образа жизни в сельскую местность, так и противоположный процесс рурализации городов (сохранение сельскими мигрантами в городах прежнего уклада жизни).

Рост количественных показателей У. – увеличение количества городов, численности городского населения и его удельного веса в общей численности всего населения – имеет определенные пределы. Рост

доли городского населения обычно замедляется или даже приостанавливается на уровне 70-80%. При этом У. не останавливается, а ее экстенсивное развитие сменяется на развитие У. вглубь. Нарастает концентрация и дифференциация видов деятельности (функций) в городах, формируются новые пространственные структуры и формы расселения, городской образ жизни распространяется на всю сеть населенных мест (последний процесс может иметь место и при «пятящейся У.», т.е. некотором снижении доли и численности городского населения).

Несмотря на свой глобальный контекст, У. является конкретно-историческим феноменом с ярко выраженными различиями между континентами, странами и отдельными регионами. В общем виде в пространственно-временном аспекте можно выделить следующую последовательность ее проявления: Западная Европа – Северная Америка – Австралия – Восточная Европа – Латинская Америка – Азия – Африка. Современные тенденции У. противоречивы: в разных странах и даже регионах одной страны – нередко противоположны по содержанию и количественным характеристикам (в развивающихся странах сохраняются прежние тенденции роста, в развитых странах происходит небольшой рост или даже сокращение количественных показателей).

А.Г. Махрова

Урбанизированный ареал – урбанизированная территория, т.е. фактическая территория города или городское пространство. Единого подхода к выделению У. а., несмотря на простоту и, казалось бы, очевидность понятия, в науке и практической деятельности не существует. Критерии определения границ урбанизированных территорий по странам мира различаются, хотя понятие широко используется в международных публикациях, в т.ч. в аналитических и статистических обзорах. В большинстве европейских стран границы конкретных У. а. определяются не по административным или статистическим территориальным единицам, а на основе фактического использования земельных ресурсов (землепользования), плотности и непрерывности застройки территории. При этом максимальная протяженность участков незастроенной территории в пределах предполагаемого У. а. не должна превышать 200 м (в противном случае она не включается в состав У. а.). Для уточнения границ У. а. используются материалы космической фотосъемки.

В развивающихся странах для выделения У. а., помимо критериев «использование земель» и «плотность застройки», используется дополнительное требование: не менее 75% всех работающих в У. а. должны быть заняты вне сельского хозяйства и рыболовства.

В США понятие «У. а.» появилось в 1950 г. по результатам очередной переписи населения страны. Для выделения У. а. в системе расселения в этой стране в настоящее время используется сочетание двух необходимых показателей: 1) число жителей населенного пункта составляет бо-

лее 50 тыс. человек; 2) плотность населения на 1 кв. милю 1 тыс. и более человек. После переписи населения 2000 г. в США было введено понятие «урбанизированный кластер» с населением от 10 до 50 тыс. человек и плотностью населения на 1 кв. милю не менее 500 человек. Всего в стране насчитывается около 1,4 тыс. У. а. и урбанизированных кластеров.

А.П. Горкин

Уровень промышленного производства – характеристика абсолютных размеров промышленной деятельности на определенной территории (единицы АТД, страны, группы стран): объем выпускаемой продукции в стоимостном или натуральном выражении; численность занятых; основные фонды и их долевые (процентные) эквиваленты.

А.П. Горкин

Уровень промышленного развития – характеристика индустриализованности территории (единицы АТД, страны, группы стран) на определенную дату или за определенный период. Иными словами, это характеристика статичного состояния как результата динамического процесса промышленного развития.

Основные показатели У. п. р. или индустриализованности территории: выпуск продукции обрабатывающей промышленности на душу населения; доля обрабатывающей промышленности в ВВП (ВРП), общей численности занятых, основных фондах территории; стоимость основных фондов на единицу площади; доля продукции обрабатывающих отраслей в суммарном экспорте (вывозе) данной территории. К перечисленным показателям У. п. р. необходимо добавить и «постиндустриальные характеристики»: соотношение обрабатывающей и добывающей промышленности (по стоимости продукции, числу занятых, экспорту); структура производства и экспорта промышленной продукции (в т.ч. доля высокотехнологичных отраслей); производительность труда (в целом и по отраслям); наукоемкость производства (отношение затрат на НИОКР к стоимости выпускаемой продукции).

А.П. Горкин

Условия размещения промышленного производства – изменяющиеся от места к месту благоприятные (или неблагоприятные) свойства среды, в которой функционирует производство: природные, экономические, социальные, политические, институциональные, демографические и другие, обусловливающие особенности его функционирования и развития в том или ином месте. Большее разнообразие и многочисленность условий размещения по сравнению с соответствующими *факторами размещения промышленного производства* сочетаются с их диалектической взаимосвязью и взаимозависимостью. В зависимости от характера данного производства и конкретной социально-экономической ситуации на первый план выступают различные условия размещения. Их значе-

ние меняется и во времени (под влиянием социально-экономического развития, научно-технического прогресса, изменения экологической ситуации, истощения определенных видов природных ресурсов).

А.П. Горкин

Устойчивое развитие – развитие, сохраняющее ресурсы для настоящего и будущих поколений. Близко к «неистощительному природопользованию», но шире него, поскольку включает не только природные ресурсы. Концепция У. р. была предложена созданной ООН Всемирной комиссией по окружающей среде и развитию под руководством премьер-министра Норвегии Г. Брундтланд («комиссия Брундтланд») в 1983 г. в условиях прогрессирующей деиндустриализации высокоразвитых стран, когда промышленные группы более не препятствовали выдвижению на первый план проблем окружающей среды ввиду выноса наиболее опасных в экологическом отношении производств в страны третьего мира. При этом резкое замедление темпов экономического роста побуждало внушать избирателям, что они выигрывают не столько в увеличении материального потребления, сколько в улучшении качества жизни. У. р. даже теоретически возможно только для «золотого миллиарда» при условии выноса «грязных» производств в менее развитые страны и постоянного получения из этих стран сырья и энергоносителей, поскольку неистощительное природопользование невозможно в закрытой системе – оно требует постоянного притока вещества и энергии для поддержания плодородия почв, восстановления растительного покрова, проведения противоэрозионных мероприятий, очистки от загрязнений, утилизации отходов и т.д. Отечественным исследователем Д.И. Люри было показано, что высокая цена на ресурс исключает возможность его рационального использования (1997). Это, наряду с внезапными экономическими кризисами, ставит под сомнение возможность У. р. и для наиболее развитых стран. Сильная идеологизация привела к тому, что в некоторых странах У. р. стало школьным предметом.

В.А. Шупер

«Утечка мозгов» («утечка умов») – выезд из страны специалистов, занятых в сфере квалифицированного интеллектуального или творческого труда. Широкая трактовка данного термина включает в рассмотрение всех квалифицированных специалистов занятых и в сфере интеллектуального или творческого труда, а также потенциальных специалистов в этой сфере – студентов и стажеров. Ряд отечественных исследователей относят к этой группе работающих за границей по контракту тренеров, спортсменов, артистов, т.е. тех, чья деятельность не связана с научными разработками. Более узкая трактовка «У. м.» понимает этот термин, как часть международной интеллектуальной миграции, которую составляют квалифицированные научные и преподавательские кадры, занятые в науч-

ных исследованиях и разработках. «У. м.» разделяют на временную (работа по контрактам в зарубежных странах, подразумевающая возвращение в страну выхода специалиста) и постоянную. В XX в. первый массовый всплеск «У. м.» был вызван последствиями Второй мировой войны: в 1940-50-х гг. научные кадры из ФРГ, Великобритании, Италии и Франции мигрировали в научные центры США, Канады, Австралии. Второй этап «У. м.» приходится на 1960-80-е гг.; активными поставщиками интеллектуальных мигрантов в мире становятся развивающиеся страны, принимающей стороной – страны Западной Европы. Третий период «У. м.» связан с распадом социалистической системы в 1990-2000 гг. и включением в международную интеллектуальную миграцию квалифицированных специалистов из стран Восточной Европы и стран бывшего СССР. Пик «У. м.» из России пришелся на 1991-2001 гг.; в структуре выезжавших преобладали представители точных и естественных наук (математики, физики, химики, биологи). В начале 2000-х гг. в результате стабилизации ситуации в России и недостаточной, по сравнению с мировым уровнем, квалификации национальных специалистов, поток интеллектуальной эмиграции из России снизился. К началу 2010-х гг. Россия занимает 10 место по уровню «У. м.» в мире: по данным Всемирного банка за 2002-08 гг. из России иммигрировало около 1,4 тыс. чел. со степенью кандидата наук (Ph.D.) [из Китая – 25 тыс. чел. (1 место); из Индии – 9,6 тыс. чел. (2 место)].

М.С. Савоскул

Ф

Фактическая сецессия – вычленение территории из политического пространства суверенного государства и перевод ее под контроль неправительственных групп. Может осуществляться как политическими акторами, добивающимися юридической *сецессии* (самостоятельность де-факто как паллиатив независимости де-юре), так и движениями, преследующими иные цели, достижение которых предполагает образование разрывов в поле государственной власти (*побочная фактическая сецессия*). Результатом Ф. с. является возникновение неконтролируемых территорий разного масштаба и степени выраженности, в пределах которых могут образовываться различные формы *квазигосударств* (Косово, Тайвань, Сомалиленд, Северный Кот-д'Ивуар и др.).

Ф.А. Попов

Факторы размещения промышленного производства – свойства производства, определяющие меру важности его «экономической близости» к местоположению определенных элементов среды, т.е. к *условиям размещения промышленного производства*. Они отражаются в структуре, абсолютных и относительных размерах производственных издержек, к которым относятся: затраты на сырье и материалы («материальный фактор»), топливо и энергию («топливно-энергетический фактор»), рабочую силу («трудовой фактор»), основные фонды («фактор капиталоемкости»). Транспортная составляющая отражается практически в каждом из упомянутых факторов и не рассматривается изолированно. Исключение – выделяемый особо «рыночный фактор», значение которого характеризуется затратами на доставку готовой продукции потребителю. Названные факторы свойственны любому материальному производству, меняются лишь их структура, абсолютные и удельные затраты (для разных производств, разных исторических и местных условий). К факторам размещения рыночного производства относится также «налоговый фактор» – совокупность воздействий, оказываемых государством на размеры прибыли непосредственно (налоги, тарифы и проч.), а не через систему производственных издержек.

В более широком традиционным понимании к факторам размещения производства относят любые обстоятельства, обусловившие то или

иное решение о размещении, в т.ч. стратегические, социальные, экологические и проч. Понятие «фактор размещения» впервые предложено А. Вебером в 1909 г. См. также ст. *Штандорт*.

А.П. Горкин

Федерализм. 1) Форма государственного управления, основанная на разделении полномочий, бюджета и избирательных процедур между центральной (общенациональной) властью и властями территориальных частей государства (т.н. субъектов федерации). Этот принцип иногда называют вертикальным разделением властей (в отличие от горизонтального – на законодательную, исполнительную и судебную власти). Как правило, центральным органам власти передается ограниченный круг полномочий, исполнение которых на региональном уровне затруднительно или невозможно (внешняя политика, вооруженные силы, денежная эмиссия и т.п.). Все остальные полномочия считаются закрепленными за субъектами федерации, которые осуществляют эти полномочия по своему усмотрению, без вмешательства центральной власти, но без противоречия общенациональной конституции. Региональные власти принимают участие и в управлении государством через своих представителей в одной из палат двухпалатного парламента. Ф. допускает значительное разнообразие политических форм, если незыблемыми остаются его основные принципы: автономия региональных властей, участие субъектов в общенациональном законодательстве (верхняя палата) и достаточно четкое юридическое оформление принципов Ф. в Основном законе государства. Иногда Ф. ошибочно понимают как способ организации многонациональных государств; исторический опыт показывает, что это ведет, чаще всего, к распаду государства.

2) Учение о политической организации общества, основанное на принципах равенства и независимости не только граждан, но и территориальных частей государства, и трактующее государство как добровольное объединение таких частей, сохраняющих автономию в регулировании общественной жизни в своих территориальных пределах. Вслед за принципами верховенства гражданина над государством, Ф. исходит из того, что части государства первичны, а государство вторично, поскольку оно существует только с общего согласия этих частей. В своем современном виде идея Ф. зародилась в XV-XVI вв. в европейском протестантизме как моральный завет и затем обрела политическую форму как способ охраны общества от насилия слишком сильного централизованного государства. Центральным принципом Ф. является признание разнообразия как достоинства страны, а не как угрозы для целостности государства. Он отражен в латинском девизе «e pluribus unum» – «в многообразии единство» (девиз на гербе США). Разнообразие понимается как залог единства, т.к. разные части дополняют друг друга и не могут друг без друга обойтись.

3) Политическое движение в централизованных государствах, ратующее за внедрение федеративных принципов в управление страной, за автономию ее частей. Зачастую Ф. служит прикрытием националистических, по сути, движений, нацеленных на территориальную автономию этнических меньшинств или на их сепаратизм.

Л.В. Смирнягин

Федерация – форма государственного устройства, при которой составные части единого суверенного государства (субъекты федерации) де-юре обладают высокой степенью политической самостоятельности. Характеризуется наличием двухуровневой системы органов государственной власти (федеральные и субъектов федерации), между которыми распределяются функции управления. Субъект Ф. может иметь свою конституцию, правовую и судебную систему, институт гражданства и другие государственно-правовые признаки, но не обладает собственной денежной системой и международной правосубъектностью. Характерной чертой Ф. считается двухпалатная структура федерального парламента, хотя этот признак и не является отличительным: двухпалатные парламенты существуют и в унитарных государствах (в Великобритании, Франции и др.). По способу образования и преобладающему составу населения субъектов Ф. делятся на «территориальные» (США, Бразилия и др.), «национальные» (Индия, Эфиопия и др.) и «смешанные» (Россия, Канада); по степени их равноправия – на «симметричные» (Германия, Австрия и др.) и «асимметричные» (Канада, Индия и др.). В начале 2010-х гг. Ф. составляют около 15% суверенных государств мира.

Ф.А. Попов

Ферма – сельскохозяйственное предприятие, основная производственная единица в сельском хозяйстве. Термин «Ф.» восходит к истории появления небольших обособленных хозяйств, обязанных выплачивать феодалам или государству ренту или налог (на латыни «firma»; в средневековом французском языке «ferme» – обязательство, контракт). Чаще всего Ф. называют семейные сельскохозяйственные предприятия на собственной или арендованной земле. В США, где после принятия в 1862 г. Гомстед-акта было роздано около 2 млн. земельных участков площадью до 160 акров (ок. 64 га), семейные Ф. стали наиболее распространенным типом сельскохозяйственного предприятия. В настоящее время термин «Ф.» в США в известной мере является эвфемизмом, т.к. к Ф. относятся, например, крупные корпорации с семейной собственностью на активы принадлежащих им сельскохозяйственных предприятий. Термин «Ф.» также прийто использовать в словосочетаниях, указывающих на специализацию сельскохозяйственного предприятия (молочная Ф., овцеводческая Ф., цветочная Ф. и т.д.).

А.С. Наумов

Финансовые центры – территориальные образования различного иерархического уровня, в которых концентрируются финансовые операции и осуществляющие их институты: коммерческие банки, фондовые и фьючерсные биржи, инвестиционные, страховые компании, взаимные фонды и др. Ф. ц. притягивают также обслуживающие и сопутствующие виды деятельности (юридические, консалтинговые, аудиторские, информационные); их отличает высокий уровень развития соответствующей инфраструктуры (линии специальной банковской и общих видов связи, высококлассные гостиницы, бизнес-центры, благоприятная бизнес-среда).

Основные критерии выделения Ф. ц.: а) значительный общий объем финансовых операций глобального или национального уровня (для международных или национальных финансовых центров); б) относительно высокая доля финансовой деятельности в валовом региональном продукте (для региональных финансовых центров). По набору разных видов деятельности Ф. ц. могут быть широко диверсифицированными или более специализированными. Особую разновидность представляют оффшорные Ф. ц., обслуживающие преимущественно нерезидентов. На практике (в аналитике, литературе, СМИ) к Ф. ц. могут относить крупнейшие городские агломерации (Нью-Йорк, Лондон, Токио, Шанхай), города (Франкфурт), даже отдельные городские кварталы (Сити в Лондоне) и улицы (Уолл-Стрит в Нью-Йорке). В последних двух примерах собственно географический контент уходит на второй план, имя собственное превращается в нарицательное. См. также ст. *Оффшор*.

П.Ю. Фомичев

Фордизм и постфордизм. 1) Способ организации производственного процесса. Ф. – массовое производство на вертикально интегрированном предприятии стандартизированной продукции с использованием полуквалифицированной рабочей силы и относительно несложного оборудования; впервые был применен в 1913 г. Г. Фордом на его автомобильном заводе. П. – выпуск небольшими партиями большого количества модификаций продукта с использованием квалифицированной рабочей силы, сложного оборудования (станков с ЧПУ, роботов) и сетей поставщиков. В современном мировом хозяйстве Ф. и П. сосуществуют, будучи, как правило, связанными с развивающимися и развитыми странами соответственно: металлургические комбинаты полного цикла – мини-заводы, швейные фабрики азиатского региона – сетевые структуры швейной промышленности Западной Европы и т.д.

2) Макроэкономические механизмы, обеспечивающие функционирование индустриального и постиндустриального обществ соответственно. В этом смысле Ф. представляет собой диалектическое единство массового производства и массового потребления, т.е. замкнутый круг расширенного воспроизводства, основанный на следующей цепочке: поточно-массовое производство – постоянное повышение произво-

дительности труда за счет «эффекта масштаба» – непрерывное увеличение доходов населения вследствие роста производительности труда – постоянное увеличение платежеспособного спроса в связи с ростом доходов – увеличение прибылей вследствие роста объемов продаж – дальнейшее расширение производства. П. – замкнутый круг расширенного воспроизводства, основанного на следующей цепочке: производство небольшими партиями широкого ассортимента продукции – постоянное повышение производительности труда за счет сочетания выгод эффектов масштаба и широты ассортимента – увеличение доходов за счет роста производительности труда – увеличение платежеспособного спроса – увеличение прибылей за счет освоения новых рынков посредством модификации продукции в соответствии с предпочтениями потребителей – дальнейшее расширение производства.

3) Технологические уклады, лежащие в основе четвертого и пятого циклов Кондратьева соответственно. Ф. и П. – целостные системы технологий в сопряженных отраслях, которые в совокупности генерируют мультипликативный экономический эффект. См. также ст. *Пропульсивные отрасли*, *Сетевые и иерархические структуры в экономике*.

А.В. Федорченко

Французская школа географии человека – см. ст. *География человека*.

Фритредерство (от английского «free trade» – свободная торговля) – экономическая политика государства, предусматривающая минимальное государственное вмешательство во внешнюю торговлю, которая развивается на основе свободных рыночных сил спроса и предложения (в отличие от *протекционизма*). Ф. предполагает отсутствие высоких экспортных и импортных пошлин, а также нетаможенных ограничений на торговлю. Фактически политика свободной торговли реализуется в рамках региональных интеграционных группировок (ЕС, НАФТА и др.).

Ф. способствует расширению возможностей международной специализации на базе сравнительных преимуществ, увеличению масштабов рынка, создает лучшие условия для развития конкуренции и использования инноваций. Большинство современных государств проводят экономическую политику, сочетающую элементы Ф. и протекционизма. На разных этапах развития их соотношение меняется (например, в периоды финансово-экономических кризисов усиливается роль протекционизма). Однако ведущей тенденцией развития мировой экономики является либерализация международной торговли.

Е.Н. Самбурова

Х Ц Ч Ш

Хаб – крупный интермодальный транспортный узел, в котором значительна доля транзитных транспортных потоков; осуществляется пересадка большого числа пассажиров или передача большого количества грузов с одной транспортной магистрали на другую, с одного вида транспорта на другой. Хабы общественного транспорта представляют собой сложные сооружения, которые совмещают в одном пространстве (часто на разных ярусах: надземном, наземном, подземном уровнях): железнодорожные вокзалы и станции, станции метрополитена, автобусные станции и вокзалы, главные остановки трамвая и автобуса, аэропорты, причалы паромов. В них также размещены крупные торговые центры и комплексы. Грузовые хабы представляют собой комплексы, совмещающие в себе сортировочные железнодорожные станции, морские порты, терминалы грузового автотранспорта или их сочетания. Чаще всего встречаются три типа грузовых хабов: автомобильно-морской, железнодорожно-морской, автомобильно-железнодорожный. Хаб личного автотранспорта – парковочные стоянки (в т.ч. многоярусные подземные). Разновидность хабов – *авиахаб*.

С.А. Тархов

Характерное время – отражение эквифинальности или цикличности процессов; введено в науку отечественным математиком А.А. Ляпуновым. В географии концепция Х. в. использована А.Д. Армандом и В.О. Таргульяном (1974) в русле попыток создания естественной классификации природно-географических явлений – такой классификации, в которой максимальное число свойств классифицируемых объектов определяется их положением в классификации. Идеал подобной классификации – периодическая система элементов Д.И. Менделеева. В географии же распространены классификации по одному или немногим признакам. Х. в. принимается в качестве основания при иерархической классификации географических процессов. Классификационные признаки упорядочиваются соответственно убыванию Х. в. Оптимальна такая иерархическая классификация, в которой на высших таксономических уровнях делящими будут признаки с наибольшим Х. в. Примеры плодотворного использования Х. в. в социально-экономической географии: представления об эквифинальности

в развитии городов-гигантов (обнаруживающих значительно больше сходства, нежели малые средние города, из которых они выросли); исследования чередования интеграционных и дезинтеграционных циклов в развитии мирового хозяйства Л.М. Синцерова [выявлены 1-й глобальный интеграционный цикл (середина XIX в. – 1914, Pax Britannica), 1-й глобальный дезинтеграционный цикл (1914-45), 2-й глобальный интеграционный цикл (1945 – не закончен, Pax Americana; существует мнение о завершении этого цикла в 2008 г.); применение установленной цикличности позволило заранее предсказать наступление 2-го глобального дезинтеграционного цикла, его примерную продолжительность и очередную смену лидера мирового развития – наступление через 20-30 лет Pax Sinensis].

В.А. Шупер

Хинтерланд (от немецкого «Hinterland» – земля позади) – зона тяготения какого-либо города, экономического центра, транспортного узла. В географии транспорта под хинтерландом понимается зона тяготения транспортного узла или линии – территория, которая по преобладанию транспортных потоков в определенных направлениях, тяготеет к тому или иному крупному транспортному узлу. В узком смысле термин сначала использовался для обозначения сухопутной зоны тяготения морского порта (сухопутные транспортные узлы и сеть, которые ориентированы и специализируются на обслуживание грузов этого порта) в противоположность форланду – внешней водной зоне влияния порта, т.е. сети портов, из которых поступали грузы (или в которые они направлялись) в рассматриваемый порт. В 1960-70-е гг. в западной географии транспорта сложилось целое направление, изучавшее размеры хинтерланда морских и речных портов, связей внутри хинтерланда; проводилось сравнения хинтерландов и форландов разных портов.

Основные характеристики хинтерланда: 1) сеть пунктов, с которыми главный центр хинтерланда имеет прямую непосредственную связь (в т.ч. транспортную); 2) размер (число пунктов или городов, имеющих прямую экономическую или транспортную связь с изучаемым центром).

С.А. Тархов

Хозяйственно-культурные типы (ХКТ) – традиционные формы сельского хозяйства, присущие разным народам, находящимся на примерно одинаковой стадии цивилизационного развития и обитающим в сходных природных условиях. Концепция ХКТ, основанная на историко-этнографической классификации традиционных форм сельского хозяйства, была сформулирована М.Г. Левиным и Н.Н. Чебоксаровым. Согласно этой концепции, ХКТ могут быть объединены в три основные стадиально-типологические группы, которые различаются между собой по уровню производительности труда и величине прибавочного продукта. К первой относятся ХКТ с преобладающей экономической ролью

охоты, собирательства и отчасти рыболовства; ко второй – мотыжного (ручного) земледелия; к третьей – плужного (пашенного) земледелия с использованием тягловой силы домашних животных. Каждая из этих групп была распространена в определенных ареалах, отличающихся сходством основных физико-географических характеристик. Например, ХКТ мотыжных (ручных) земледельцев – охотников и собирателей типичен для экваториальных лесов бассейна Ориноко и Амазонки в Южной Америке, Конго в Африке и островов Юго-Восточной Азии. Хозяйственно-культурная дифференциация человечества, отражающая взаимодействие общества и природы, развивалась не только в рамках планетарной поясно-зональной системы ХКТ, но и на уровне более мелких физико-географических систем (ландшафтов). В 1985 г. Б.В. Андриановым была опубликована карта распространения традиционных ХКТ на рубеже XIX-XX вв., когда они еще были распространены на значительной части *ойкумены*. К настоящему времени традиционные формы сельского хозяйства сохранились на существенно меньшей территории. Их ареалы, расположенные в основном в труднодоступных районах (высокогорья, влажные экваториальные леса, тундра), сокращаются или вовсе исчезают в результате наступления современных форм хозяйства и разложения традиционных сельскохозяйственных общин.

А.С. Наумов

Хорологическая концепция в географии – концептуальное идиографическое («описывающее своеобразие») направление в географии. Получило широкое распространение в Германии, США и частично в России. Основывается на отнесении географии к хорологическим дисциплинам, отказе от объектного и первичности пространственного принципа, изучении причинно-следственных отношений, целевой установке на географический синтез. Хорологическое направление формировалось и развивалось на протяжении второй половины XVIII – первой половины XX вв. благодаря работам И. Канта, К. Риттера, А. Геттнера, Р. Хартшорна. Геттнер довел до совершенства хорологическую концепцию как «науку о местности», в рамках которой географию отличает от других наук особый хорологический метод. География не может претендовать на научные обобщения и установление законов, т.к. географические объекты уникальны. По Геттнеру необходимо разделять экономическую географию, изучающую хозяйственную жизнь страны, и учение о хозяйстве как науку о географическом распространении хозяйственных явлений и продуктов. В российской экономической географии наиболее ярким и последовательным представителем хорологического направления был С.В. Берштейн-Коган. Он определял экономическую географию как науку об экономических районах и их взаимодействии. Под экономическим районом понимал конкретный хозяйственный ландшафт, в котором необходимо изучать его причинно-следственные связи, а не искать общие за-

коны. Единственным номотетическим элементом в экономической географии считал учение о типах экономических районов, основанном на учете природных факторов и географического разделения труда. Хорологическое направление в СССР в 1930-е гг. было отнесено к буржуазным и не получило дальнейшего развития. Однако его отдельные положения можно встретить в понятиях и концепциях отечественной районной школы экономической географии.

В.Е. Шувалов

Хорология – см. в ст. *Хорологическая концепция в географии*.

Хуторское расселение – вид *сельского расселения* в форме хуторов [однодворных (односемейных), реже – состоящих из нескольких дворов, поселений]. В статистике хутора могут считаться либо отдельными поселениями, либо «дисперсным расселением» (с населением, приживающим «вне поселений»). Хутора могут также «приписываться» к близлежащим более крупным поселениям. В США – преобладающая форма сельского расселения (за исключением Новой Англии с ее «деревенским» расселением). В России множество хуторов возникло в результате столыпинских реформ (1906-1917), когда зажиточные крестьяне, вышедшие из общины, строили новую усадьбу на выделенных им землях; большинство из таких хуторов было ликвидировано после коллективизации. В южной части Европейской России (в казачьих районах Дона и Кубани) хуторами назывались поселения, не являющиеся селами и станицами (независимо от числа дворов).

А.И. Алексеев

Целинные земли (целина) – земли, ранее не подвергавшиеся обработке, не паханные; иногда также земли, длительное время не использовавшиеся в сельском хозяйстве (синоним – залежь, залежные земли). Как правило, для вовлечения Ц. з. в сельскохозяйственный оборот необходима их мелиорация и требуются значительные капиталовложения.

А.С. Наумов

«Центр и периферия». «Центр» – небольшая по площади территория, включающая наиболее передовые экономические, технологические, политические и культурные достижения. «Периферия» – значительная по площади территория, испытывающая дефицит тех или иных ценных для нее ресурсов развития. Между «Ц.» и «П.» существуют промежуточные территории, называемые «Полупериферией», к которым относятся либо бывшие центральные территории с устаревшими социально-экономическими и технологическими укладами, либо новые территории активного роста, чаще всего имитационного характера, т.е. подражающими в своем развитии Ц. Модель «Ц. – П.» в классическом виде предложена Дж. Фридманом в 1966 г. для описания состояния

и взаимодействия центральных и периферийных территорий локального, национального и глобального уровней.

Согласно модели, социальное пространство наделено качеством неравномерности развития, результатом которого является его центро-периферическое устройство. В результате возникает т.н. периферийная зависимость. Положительный тип периферийной зависимости означает устойчивую связь, при которой «слабые» территории посредством диффузии нововведений получают от «сильных» новые достижения. Негативный тип складывается в том случае, когда «Ц.» в течение долгого времени передает значительно меньше ресурсов, чем получает от «П.». Последнее находит отражение в экономических понятиях: «условия торговли» («terms of trade», количественное выражение неэквивалентности обменов в пользу «Ц.»), «капиталистическая эксплуатация», «экономический паразитизм». В геополитике и политической географии используется концепция зависимости, согласно которой периферийные территории в обмен на материальные ресурсы отдают часть собственного суверенитета.

Наиболее известны интерпретации центро-периферической модели для глобального уровня. Хорошо обоснованы исторические перемещения «центральных точек» в мировом пространстве: Венеция (XIV в.), Антверпен (начало XVI в.), Генуя (середина XVI в.), Амстердам (конец XVI в.), Лондон (XVIII – первая четверть XX в.), Нью-Йорк, Лос-Анджелес (XX в.). В начале 2010-х гг. выделяются 6 территориальных зон: 1) «Центр» (т.н. Триада: США, высокоразвитые страны Западной Европы, Япония); 2) промежуточный ареал [страны, следующие за Триадой по уровню экономического развития (Канада, Испания и др.)]; 3) новая индустриальная «Полупериферия» (Республика Корея, о. Тайвань и др.); 4) недостаточно индустриализованная «Полупериферия» (Бразилия, Аргентина и др.); 5) частично индустриализованная «Периферия», служащая для центральных стран источником сырья, рабочей силы, плацдармом инвестирования свободных капиталов (Колумбия, Нигерия и др.); 6) т.н. архаическая «Периферия» с существенными остатками патриархального уклада (Эфиопия, Чад, Папуа-Новая Гвинея и др.). Особую группу составляют страны-экспортеры углеводородов.

Н.С. Мироненко

Центральные места – категория теории центральных мест, поселения, обслуживающие не только свое население, но и население дополнительного района (оно включает и население самого Ц. м.), тем большего, чем выше уровень иерархии Ц. м. В соответствии с этой теорией, Ц. м. образуют в идеальном пространстве системы сопряженных правильных гексагональных решеток разных уровней, тип которых определяется показателем K – числом Ц. м. следующего, более низкого уровня иерархии, подчиненных одному Ц. м. данного уровня, увеличен-

ным на единицу. Указанное увеличение обусловлено тем, что каждое Ц. м. обладает всеми дополнительными районами более низкого уровня. Решетка с $K = 3$ (Ц. м. расположены в узлах решетки) обеспечивает обслуживание территории минимальным числом Ц. м. (число Ц. м. по уровням иерархии – 1; 2; 6; 18…). Решетка с $K = 4$ (Ц. м. расположены в серединах ребер) обеспечивает кратчайшие расстояния в сообщениях между Ц. м. (число Ц. м. по уровням иерархии – 1; 3; 12; 48…). Теория не накладывает ограничений на число уровней иерархии Ц. м., но в эмпирической реальности оно не превышает семи. Другая важнейшая характеристика систем Ц. м.: k – доля Ц. м. в населении дополнительного района. Она должна быть одинакова для всех уровней иерархии, в противном случае людность Ц. м. более низких уровней может превысить людность Ц. м. более высоких уровней. Соотношение людностей Ц. м. смежных уровней описывается уравнением Беккманна-Парра:

$$\frac{p_m}{p_{m+1}} = \frac{K-k}{1-k},$$

где p_m – людность Ц. м. уровня иерархии m; p_{m+1} – то же для следующего нижележащего уровня $m+1$. Расстояния между Ц. м. уменьшаются при переходе на один уровень вниз на $\sqrt{K}$. Характерное пространство систем Ц. м. составляет 10^4-10^5 км^2 и подвержено историческим изменениям: с прогрессом транспорта оно увеличивается, а число уровней иерархии сокращается, прежде всего, за счет самого низкого, поскольку в условиях сплошной автомобилизации отмирают торговля и услуги в шаговой доступности.

Бурное развитие *субурбанизации* и *рурбанизации* приводит к размыванию Ц. м., которые более не допускают точечного представления в масштабе характерного пространства их систем. Суммарная площадь самих Ц. м. становится сопоставимой с их характерным пространством. См. также ст. *Теоретическая география*.

В.А. Шупер

Центрография (центрографический метод) – направление в СЭГ, занимающееся определением географических центров различных социально-экономических, культурных и политических явлений по картам (центрограммам) с использованием метода нахождения центра тяжести, заимствованного из механики. Главная цель Ц. – анализ смещения центров за продолжительные периоды времени и поиск его объяснения. Рассчитываются децили, квартили, медианные и средние центры явлений [необходимы данные о координатах каждой точки (число точек в статистической совокупности может достигать нескольких тысяч), значения показателя явления в данной точке (пункте)].

Ц. возникла в начале XX в., в т.ч. благодаря работе Д.И. Менделеева «К познанию России» (по данным переписи 1897 г. был определен

центр населенности России: находился вблизи нынешнего г. Мичуринск). Отечественный исследователь Б.П. Вейнберг определил тренд смещения центра населенности России за 1613-1913 гг. В 1920-30-е гг. при Географическом обществе СССР в Ленинграде существовала центрографическая лаборатория, которую возглавлял Е.Е. Святловский (была закрыта в середине 1930-х гг.). Анализ взаиморасположения геометрических центров разных социально-экономических явлений позволял судить о пространственных связях изучаемых явлений, диспропорциях их размещения по территории (большой разброс центров разных явлений свидетельствовал об отсутствии пространственного взаимодействия между ними; схождение центров разных явлений в одном очаге – об их тесной пространственной взаимосвязанности). Важным преимуществом Ц. стала возможность выявления временного тренда смещения центров, что позволяет судить о долговременных процессах пространственного перераспределения самих явлений на территории. Центрографические исследования в нашей стране возобновились в конце 1980-х гг. Российский историко-картограф В.С. Кусов по материалам переписи населения России 2002 г. определил центр населенности страны (расположен вблизи г. Ижевск).

С.А. Тархов

Цессия – юридически оформленная передача части территории суверенного государства другому государству, осуществленная в соответствии с заключенным между ними соглашением. Может быть реализована в форме продажи, дара, обмена территориями (например, покупка правительством США Аляски у Российской империи в 1867 г.).

Ф.А. Попов

Цикл жизни продукта – период времени, в течение которого товар обладает жизнеспособностью на рынке и обеспечивает достижение целей продавца. Основные стадии жизненного цикла: 1) разработка и изготовление, выход на рынок («introduction»); 2) расширение рынка («growth»); 3) «зрелость» или насыщение рынка («maturity»); 4) перенасыщение рынка («separation»); 5) спад («decline»).

Цикл жизни продукта проецируется на географическое пространство: неизбежно происходит процесс перемещения производства некоторого продукта из стран его первоначального выведения на рынок в другие, потенциально обладающие преимуществами в его производстве. При полном таком цикле первоначальная страна-производитель может превратиться в нетто-импортера данного продукта. Наиболее ярко проявляется в случае таких продуктов, которые на момент появления относились к высокотехнологичным. Другие страны не сразу могут реализовать свои потенциальные преимущества, поскольку им требуется время на освоение новой технологии. Классическим примером подобного полного цикла с широком географическим диапазоном

является географическое перемещение производства персонального компьютера, изобретенного в США. В фазе 1 (рис. 5) американские производители поставляли этот продукт на внутренний рынок, а также в Европу и Японию. В фазе 2 производство из США начинает перемещаться в европейские страны и Японию как наиболее готовые для освоения этой инновации, а экспорт США все больше направляется в развивающиеся страны. В фазе 3 в развивающиеся страны экспортируют персональные компьютеры уже не только США, но и европейские и японские производители. В фазе 4 европейские страны и Япония экспортируют свою продукцию в США, где выпуск персональных компьютеров снижается. В фазе 5 персональные компьютеры уже в основном производят развивающиеся страны, которые их поставляют в США, страны Европы и Японию. Концепция жизненного цикла продукта была предложена Р. Верноном в 1960-е годы.

П.Ю. Фомичев

Чартер – нерегулярный рейс воздушного судна, выполняемый для конкретного заказчика. Авиакомпания не несет материального риска от неполной продажи билетов (в отличие от регулярного рейса). Чартерные перевозки распространены преимущественно на туристических направлениях, которые отличаются сезонностью. Термин используется также и в морских перевозках.

А.А. Семенов

Частично признанное государство – политическое образование, обладающее официальным признанием со стороны только части существующих в современном мире суверенных государств. Включает в себя как суверенные государства (Израиль, не признаваемый большинством мусульманских и арабских государств, Армения, не призна-

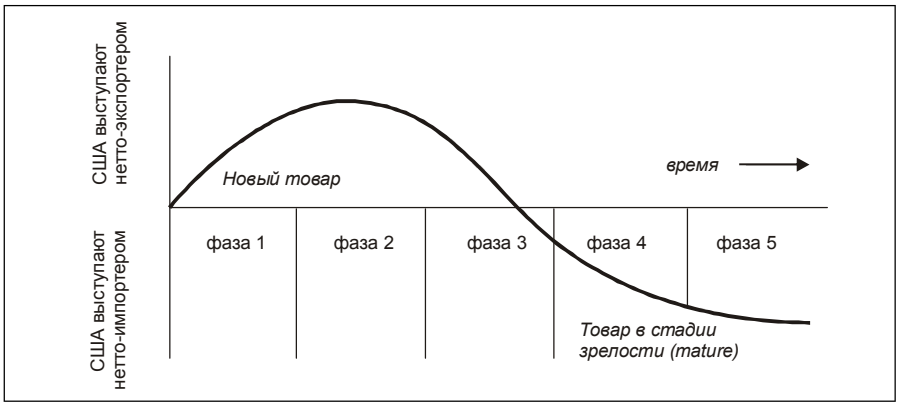


Рис. 5. Цикл жизни продукта на примере производства персональных компьютеров.

ваемая Пакистаном и др.), так и различные формы *квазигосударств* (Косово, Северный Кипр и др.).

Ф.А. Попов

Человеческий капитал – ресурсы развития территории, носителями которых являются люди. Ключевыми характеристиками Ч. к. являются уровень образования, здоровья, способность к труду, к творчеству и ценностные установки, влияющие на трудовую и творческую деятельность; главным показателем качества Ч. к. обычно считают уровень образования. Понятие «Ч. к.» близко понятию «трудовые ресурсы», но, в отличие от них, подразумевает возможность увеличения капитала в процессе его использования: так, например, интеллектуальная, исследовательская деятельность приводит к увеличению накопленных знаний и, тем самым, к улучшению качества Ч. к. Переход от использования понятия трудовых ресурсов к понятию Ч. к. связан со сменой условий экономической деятельности с индустриальных на постиндустриальные: в индустриальную эпоху массового производства люди используются в экономике преимущественно пассивно, важнейшим конкурентным преимуществом территории является дешевая рабочая сила; в постиндустриальную эпоху для экономического развития становятся важны не только труд, но и знания, креативность; важным конкурентным преимуществом территории становится не столько дешевая, сколько умная, образованная и творческая рабочая сила (Ч. к.).

Наряду с понятием «Ч. к.» широко распространено понятие социального капитала [социальные связи, которыми обладает человек или группа людей и которые могут быть использованы в экономической деятельности (например, в ходе найма рабочей силы)] и символического капитала [распространенные в некотором обществе представления о статусе, значении некоторого человека или некоторого места, которые способствуют его развитию (в случае человека: позволяет получить более высокооплачиваемую должность; в случае места способствует повышению инвестиционной и туристической привлекательности)]. См. ст. *Креативный класс*.

Н.Ю. Замятина

Черта оседлости (черта постоянной еврейской оседлости) в Российской империи (1791-1917 гг.) – граница территории, за пределами которой запрещалось постоянное жительство евреев (лиц иудейского вероисповедания), за исключением некоторых категорий (например, купцов первой гильдии, лиц с высшим образованием и др.). Начало образованию Ч. о. положила Екатерина II в ответ на жалобы русского купечества на возросшую конкуренцию со стороны евреев после того, как в состав Российской империи после разделов Польши вошли ее восточные территории с еврейским населением. Территория в пределах Ч. о.

включала Царство Польское (Привисленские губернии) и западные российские губернии (территории нынешних Белоруссии и Украины). Ч. о. была ликвидирована Временным правительством сразу после Февральской революции 1917 года.

Штандорт – местоположение предприятия, позволяющее производить промышленную продукции с меньшими издержками, чем на других предприятиях той же специализации. Термин предложен В. Лпунгардтом (1888). Штандортная теория размещения отдельно взятого промышленного предприятия предложена А. Вебером в 1909 г. Основные положения теории: 1) минимизация издержек отдельного предприятия является основным критерием его размещения; 2) на выбор места расположения предприятия наибольшее влияние оказывает взаимодействие трех факторов: а) фактор транспортных издержек (основной момент, определяющий общий план размещения предприятия); б) фактор издержек на рабочую силу (вступает в противоречие с основным моментом, развивая те виды деятельности, для которых фактор рабочей силы важнее, чем фактор транспорта); в) фактор агломерации (также вступает в противоречие с основным моментом, развивает те виды деятельности, для которых выгоды, связанные с агломерацией, имеют более важное значение, чем минимизация транспортных вздержек).

Нереальной оказалась предпосылка Вебера о неограниченной конкуренции при заданных условиях сбыта, что побудило его изучать лишь факторы, определяющие издержки, и утверждать, что точки, обеспечивающие минимальные издержки производства, окажутся одновременно и местами извлечения максимальной прибыли. Однако полезность модели Вебера «состоит в принципиальном разграничении «повсеместных» (*убиквитетов*) и «локализованных» материалов; различении элементов затрат на выпуск продуктов, требующих перевозок; в выделении факторов производства, связанных и не связанных с транспортировкой (рабочая сила, агломерация); в указании на возможность различной ориентации отдельных отраслей промышленности на исходные материалы, рабочую силу, рынки сбыта». См. также ст. *Факторы размещения промышленного производства.*

А.П. Горкин

Э Я

Экистика – распространенный в западной географии термин, означающий всеобщую науку о расселении людей (от комнаты до Земли в целом). Теория Э. начала разрабатываться греческим архитектором К. Доксиадисом в 1950-60-х гг.

Экология – комплексная наука, изучающая законы существования (функционирования) живых систем в их взаимодействии с окружающей средой. Термин предложил немецкий биолог Эр. Геккель в 1866 г. как познание «экономики природы». К настоящему времени Э. вышла за рамки собственно биологии и естествознания и превратилась в междисциплинарную науку, изучающую сложнейшие проблемы взаимодействия системы «общество – окружающая среда», рассматривая экономические, географические, философские, социологические, психологические аспекты. Выделяют различные направления Э., в т.ч.: классическая (общая, биологическая); глобальная; геоэкология; прикладная (например, агроэкология, радиоэкология); социальная; урбоэкология; экология человека; экология рабочего места и жилища; экологическая этика, проблемы экоцида. В общественно-политическом жизни появились движения «зеленых» (охрана окружающей среды наряду с рядом демократических и гуманистических требований), создаются экопоселения. На разных уровнях управления формируется экологическая политика, обеспечивающая жизнедеятельность и экологическую безопасность человека.

Разнообразие явлений, изучаемых современной Э., вызванных обострением экологической обстановки в масштабах планеты, объясняет ее связи со многими естественными и гуманитарными наукам, что позволяет говорить об «экологизации» современной науки и общества (необходимости учета законов и требований экологии во всех сферах человеческой деятельности). Идеи и принципы современной Э. имеют мировоззренческий характер.

Е.И. Голубева

Эколого-экономическое районирование (ЭЭР) – процесс выделения и изучения объективно существующей территориальной структуры, упорядоченности, организованности и иерархической соподчиненности ее элементов по характеру и степени трансформации природной

среды в результате хозяйственной деятельности. Основу ЭЭР составляет территориальная неоднородность связей в системе «воздействие – среда – последствия». Выделяют три территориальных уровня проявления воздействий на природу: локальный, региональный и глобальный. В качестве районообразующих факторов используются показатели степени и характера антропогенного воздействия: 1) качественные (специфика воздействия); 2) количественные (мощность производств на единицу площади); 3) комплексные, учитывающие территориальные различия в характере, типах и уровнях воздействия на основе как количественных, так и качественных показателей. Критерии ЭЭР: характер процессов антропогенного воздействия (изменение ландшафтов и целостности природных комплексов, изъятие природных ресурсов, состояние окружающей среды), материально-энергетическая природа воздействий (механические, физические, химические, биологические и др.), категории объектов и источников воздействия (стационарные, передвижные, площадные), количественные характеристики воздействия, временные параметры и различия воздействий по характеру наступающих изменений (кратковременные и длительные, стойкие и нестойкие, прямые и опосредованные, обратимые и необратимые). Учет фактора устойчивости среды при ЭЭР на основе оценки воздействия позволяет оптимизировать взаимодействия в системе «общество – природа – хозяйство».

Е.И. Голубева

Экономико-географическое положение (ЭГП) – географическое положение места, объекта (предприятия, населенного пункта, района, страны) относительно внешних объектов, важных для его появления и развития. Одно из ключевых понятий отечественной экономической географии, развитое Н.Н. Баранским и его последователями. Концепция ЭГП не имеет полных аналогов за рубежом. ЭГП шире своего традиционного названия, включая социальные, информационные, культурные, некоторые экологические и другие компоненты (виды). Их число соответствует количеству подотраслей в социально-экономической географии, в т. ч.: транспортно-, ресурсно-, промышленно-, аграрно-, политико-, военно-, демогеографическое положение и др. Различают также масштабы ЭГП: микро-, мезо- и макроположение, зависящие от объекта изучения. У города это, например, положение относительно его ближайших окрестностей; района или группы районов; своей страны, континента (макрорегиона) и мира в целом. Глобальное ЭГП города иногда считают его сверхмакроположением. Термин «микроположение» некорректен для больших районов и государств; при анализе их ЭГП первый концентр образуют соседние районы и страны. Пространственные отношения как основу географического положения (в т.ч. ЭГП) делят на метрические (дистанционные, связанные с расстоянием) и топологические [принадлежность к более крупному объекту (системе), смежность с другими объектами].

И.М. Маергойз в своих схемах изучения ЭГП города и района выделял три класса отношений: 1) основные (к сетям и ареалам производства, потребления); 2) производные (к потокам и связям, их фокусам и трассам); 3) интегральные (к территориям и таксонам разного ранга).

В характеристиках и оценках ЭГП часто встречаются определения: центральное или периферийное, транзитное или тупиковое, удобное или неудобное, выгодное или невыгодное. Так, центральное ЭГП в стране, удобное близостью к разным ее частям, важно для столиц (Мадрид, Париж, Минск и др.), хотя «центральность» здесь нельзя понимать лишь геометрически. Эксцентричная позиция относительно всей территории государства часто связана с неравномерностью ее освоения либо с ориентацией на внешние связи. Глобальные города (Лондон, Нью-Йорк, Токио) имеют центральное ЭГП на многих уровнях; более того, это они часто служат точками отсчета для оценки центральности других объектов. ЭГП исторически изменчиво и, в той или иной мере, противоречиво. Так, город с блестящим макроположением может иметь изъяны микроположения, преодолевая их в ходе развития (например, Санкт-Петербург, российское «окно в Европу», расположенный на топких берегах, подверженных наводнениям). ЭГП меняется по мере эволюции самого объекта, сдвигов в географическом разделении труда, научно-технического прогресса (например, положение США «на краю света» трансформировалось в положение «между океанами и важнейшими экономическими регионами мира: Западной Европой и Восточной Азией»).

В рамках советской школы экономгеографии принято считать ЭГП важным фактором (внешним условием) и даже особым ресурсом, хотя о мере его влияния на функционирование и развитие объектов нет единого мнения. Одним ближе т.н. позиционный редукционизм Б.Б. Родомана – стремление географии сводить свойства своих объектов к позиционным, т.е. к свойствам положения. Другие согласятся с Л.В. Смирнягиным, считающим, что роль ЭГП в советской науке преувеличивалась, и что в развитом постиндустриальном мире важнее качество самого места, его функций, среды, имиджа.

При прочих равных условиях, ЭГП важнее для меньших по площади и «массе» объектов, зависящих от внешних связей; мощные и активные объекты могут создавать и улучшать свое положение путем инвестиций в производство, сервис, инфраструктуру, развития экономических и культурных связей. Влияние ЭГП на объект часто носит не строго детерминированный, а вероятностный характер; оно не столько диктует, сколько подсказывает варианты развития (особенно в условиях рынка и конкуренции). Само ЭГП в связи с этим может быть потенциальным и реализованным: первое относится к любому неосвоенному месту (например, устье р. Рейн до основания Роттердама); второе отражает процесс использования положения в разных условиях (развитие

мест с потенциалом положения «городов-ворот» при изоляции страны от внешнего мира и при тесных связях с ним далеко не одинаково).

В экономически развитых странах снижение доли реального сектора и рост сферы услуг приводят к изменению «шкалы отсчета» для ЭГП. Повышается роль анализа положения в системе мировых связей, мест генерации и обработки потоков информации, туристических и миграционных потоков, центров принятия решений, узлов новейшей инфраструктуры, значение социально-экологического микроположения. Для измерения ЭГП применяют модели пространственного взаимодействия, например, гравитационные (включая потенциалы полей расселения, производства), методы оценки соседства и связности, в т.ч. основанные на теории графов и др., однако их разработка до сих пор считается недостаточной.

А.А. Семенов

Экономическая география (ЭГ) – ветвь *социально-экономической географии* о формах, процессах и закономерностях территориальной организации производства в целом и его отдельных компонентов. Объектами изучения ЭГ являются производственные (хозяйственные) территориальные системы и структуры (экономические районы, территориальные хозяйственные системы различного типа и уровня и др.). К ЭГ относят исследования по территориальной организации хозяйства в целом, экономическим районам, промышленности, сельского хозяйства, транспорта, строительства. Исходя из этого, в ЭГ обычно включают географию отраслей материального производства: *географию промышленности*, *географию сельского хозяйства*, *географию транспорта*, географию строительного (инвестиционного) комплекса. На стыках ЭГ и физической географии сформировалась география природных ресурсов, ЭГ и социальной географии – география сферы услуг. ЭГ как географическая наука изучает территориальную организацию производства на различных уровнях: глобальном, национальном, региональном и локальном, что позволяет ее структурировать по территориальному принципу (*география мирового хозяйства*, ЭГ России, Китая, США и т.д.).

В отечественной ЭГ сформировалась своя понятийно-концептуальная система, состоящая из таких понятий, как *географическое разделение труда*, *территориально-производственный комплекс* (ТПК), *энергопроизводственный цикл* (ЭПЦ), промышленный и транспортный узлы и др. Формирование и развитие отечественной ЭГ шло неравномерно во времени и носило противоречивый характер. Хотя считается, что сам термин «ЭГ» был впервые использован М.В. Ломоносовым еще в 1760 г., формирование собственно ЭГ в России как самостоятельной дисциплины произошло значительно позднее – в конце XIX – начале XX вв. и связано, прежде всего, с работами по экономическому районированию П.П. Семенова-Тян-Шанского, Д.И. Менделеева, В.П. Семенова-Тян-Шанского и др., а также формированием первой отечественной научной

школы в ЭГ – *отраслево-статистической школы* В.Э. Дэна. Значительное воздействие на отечественную ЭГ оказала также классическая немецкая школа ЭГ. В этот период параллельно с собственно ЭГ, под которой понималась «география производительных сил, или география вообще хозяйственной деятельности человека» (В.П. Семенов-Тян-Шанский), развивалась и *антропогеография*, направленная на «изучение фактов и явлений из жизни людей в их пространственном распространении» (А.А. Крубер). Таким образом, географическое изучение Хозяйства и Человека были в этот период относительно «уравновешены», но проводились в разных географических науках. В 1930-1950-е гг. ЭГ резко «экономизируется», что было обусловлено как объективными (массовая индустриализация страны), так и субъективными (разгром «буржуазных» географических школ, в т.ч. антропогеографии) факторами. В результате ЭГ стала исключительно «наукой о размещении производства» (БСЭ, 1957), а человек стал рассматриваться преимущественно как трудовой ресурс. С 1970-х гг. сначала «населенческая» и «расселенческая», а затем и социальная тематика в отечественной ЭГ стали развиваться опережающими темпами, что привело к трансформации ЭГ в социально-экономическую географию (сам термин появился только в конце 1970-х гг.). В западной географии ЭГ в этот период потеряла свои лидирующие позиции под натиском бурно развивающейся социальной географии (что нашло свое отражение не только в тематике печатных изданий и докладов на конференциях, но и в значительном сокращении персоналий, занимающихся разработкой проблем в рамках ЭГ). Данная тенденция со временем стала характерной и для отечественной ЭГ.

В настоящее время ЭГ развивается как относительно самостоятельная часть социально-экономической географии. В отличие от предшествующего этапа, она всё в большей степени занимается решением вопросов размещения не предприятий, а различных производственных технологий на сформировавшемся экономическом каркасе территории и постепенно дрейфует в сторону пространственной экономики. ЭГ взаимодействует и конкурирует (прежде всего – при выполнении прикладных разработок) с региональной и пространственной экономикой. В то же время, все они используют в качестве теоретической базы классические теории и модели размещения (И. Тюнена, А. Вебера, А. Лёша и др.). Учет в теоретическом анализе экономики пространственного фактора привел к формированию такого направления, как *новая экономическая география* (П. Кругман, М. Фудзита и др.). В своих исследованиях ЭГ использует как общенаучные и общегеографические, так и собственные подходы и методы. В отечественной ЭГ они связаны с развитием *районной школы*, в рамках которой разрабатывались методы анализа территориальной организации хозяйства (в т. ч. с использованием концепций ЭЦП и ТПК Н.Н. Колосовского, учения о территориальной структуре хозяйства И.М. Маергойза).

В.Е. Шувалов

Экономически активное население (ЭАН) – часть населения, участвующая или имеющая возможность участвовать в производстве товаров и услуг. Включает фактически занятое население (в т.ч. занятых в личном, подсобном и фермерском хозяйстве) и безработных. В социально-экономической статистике ЭАН рассчитывается как сумма численности работающего населения и безработных. На основании показателей ЭАН определяется уровень занятости населения и уровень безработицы. ЭАН является частью трудовых ресурсов страны. Категория «трудовые ресурсы» включает ЭАН и т.н. мобильный резерв (лиц трудоспособного возраста, занятых в домашнем хозяйстве, уходом за детьми и неработающих учащихся).

По методологии Международной организации труда (МОТ) термин «economically active population» эквивалентен понятию «labor force». МОТ относит к ЭАН все фактически занятое население в возрасте от 15 до 74 лет (рабочие, служащие, предприниматели, помогающие члены семьи и др.) и потенциально активное население: безработные лица трудоспособного возраста, способные работать, активно ищущие работу, но не работающие. В начале 2010-х гг. численность ЭАН в мире составляла около 3,3 млрд. человек (46% населения мира); в России – около 76 млн. человек (53% населения страны). См. также ст. *Безработица*.

Е.Е. Чиркова

Экономический ландшафт – теоретическая конструкция, описывающая системы рыночных сетей в изотропном (однородном) пространстве. Указанные сети образованы зонами сбыта различных товаров и услуг на определенной территории и организованы по принципу удовлетворения заданного объема спроса с наименьшими издержками. Термин введен Р. Хенке (1928); концепция Э. л. разработана А. Лёшем (1940). Э. л. представляет собой систему сопряженных правильных гексагональных решеток с ячейками различных размеров. Эти ячейки – основания конусов спроса, усеченных по бокам для полного замещения пространства. Спрос убывает от центра рыночной зоны к ее периферии в результате роста цены, обусловленного транспортными издержками, и на границах зон отсутствуют предпочтения потребителей в пользу одного из центров производства. Разные размеры рыночных зон для различных товаров и услуг с неизбежностью вызывают различную пространственную ориентацию формируемых ими решеток (сетей). Это приводит к образованию секторов богатых и бедных городами в Э. л., который в принципе не может быть однородным, поскольку причины его деформации существуют уже на теоретическом уровне (т.е. носят эндогенный характер). Попытка представить деформацию Э. л. в условиях агломерационных эффектов было предпринята в 1956 г. У. Изардом (Айзардом), но без достаточно строгого теоретического обоснования. Концепция Э. л. – выдающийся пример дедуктивных теоретических пост-

роений в области пространственного анализа, однако она нуждается в серьезном усовершенствовании для описания территориальной организации постиндустриального общества, поскольку основана на аксиоме о рациональном экономическом поведении потребителей.

В.А. Шупер

Экономический район (ЭР) – один из видов экономико-географических районов. Различают интегральные и отраслевые ЭР. Первые из них преимущественно являются «районами–территориальными системами» (например, госплановские ЭР в СССР), вторые – «районами-таксонами» в виде ареалов и зон (ресурсные, сельскохозяйственные, часть промышленных районов). По масштабу выделяют ЭР на макро-, мезо- и микро- уровнях. Для каждого из них необходимо применять свою методику экономического районирования.

ЭР, формирующиеся относительно «стихийно» (без «планового» начала), либо в результате целенаправленной экономической деятельности (в рамках «конструктивного» подхода) и представляющие собой территориальные экономические системы, относят к «объективным районам». Задача исследователя в данном случае состоит в их «выявлении» (например, «открытие» Поволжского экономического района П.П. Семеновым-Тян-Шанским). Субъективный фактор при этом может проявляться не столько при выделении экономического ядра, сколько периферии и границ района. ЭР в виде районов-таксонов могут быть субъективным (ученые «выделяют» их согласно собственным представлениям, часто – с преимущественным использованием экспертных оценок). В любом случае целевая установка районирования вносит субъективный элемент в ЭР. Поэтому можно говорить только о соотношении объективного и субъективного факторов при экономическом районировании.

Единой трактовки понятия и определения ЭР в экономической географии нет: оно различно в разных научных школах и направлениях. В советской экономической географии ЭР понимался как часть планового народного хозяйства страны, при его выделении доминировал производственный фактор. В западной ЭГ (например, у А. Лёша) ЭР выделялись с преимущественным учетом рыночного потребительского фактора, через рассмотрение совокупности рыночных зон, возникающих в результате взаимодействия разнонаправленных экономических сил. В советской районной школе экономической географии господствовало «госплановское» понимание интегрального ЭР как целостной части страны, представляющей собой ТПК со специализацией в масштабе всей страны и рассматриваемый как звено цепи народного хозяйства и территориального разделения труда. Объективной основой интегрального ЭР служил «районный» ТПК. Таким образом, для выделения интегральных ЭР использовались два основных признака (критерия): 1) специализация хозяйства, обусловленная географическим разделением труда; 2) комп-

лексность, понимаемая в широком смысле как взаимосвязанность важнейших элементов ее экономической и территориальной структур. При этом имманентные для географического района признаки – целостность (единство) и индивидуальность (специфика) при такой трактовке ЭР отождествлялись с комплексностью и специализацией. Данный подход применялся отечественными учеными не только применительно к экономическому районированию СССР, но и других стран (например, в монографии Л.Я. Зимана «Экономические районы США», 1959).

В СССР для планирования размещения производительных сил, а также в учебных и познавательных целях, действовала сетка из 19 крупных «госплановских» ЭР, 11 из которых – на территории современной Российской Федерации. В настоящее время данная сетка ЭР потеряла свое первоначальное значение и актуальность и на практике фактически не используется (кроме отдельных образовательных целей). «Госплановские» ЭР стали выполнять функцию «историко-географических» и *вернакулярных* районов (на протяжении многих десятилетий внедрялись в массовое сознание через программы школьного и вузовского географического образования). Эпизодически поднимается вопрос о необходимости создания (вплоть до законодательного утверждения) «новой» сетки ЭР России. Однако его решение требует разработки нового понимания интегральных ЭР, в т.ч. для постиндустриального этапа развития.

В.Е. Шувалов

Эксклав – часть территории суверенного государства, отделенная от основной ее части территорией другого государства или нескольких государств и не имеющая выхода к морю (например, Нахичевань как Э. Азербайджана, окруженный территориями Армении, Ирана и Турции). В расширительном значении термин используется и применительно к регионам внутри государства (например, Зеленоградский округ как Э. Москвы, окруженный территорией Московской области). Отсутствие у Э. выхода к морю отличает его от полуэксклава (Калининградская область как полуэксклав России, окруженный территориями Польши, Литвы и имеющий выход к Балтийскому морю; Кабинда как полуэксклав Анголы, окруженный территориями Конго, Демократической республики Конго с выходом в Атлантический океан). В современной литературе и бытовой лексике часто некорректно смешивается с понятием «*анклав*».

Ф.А. Попов

Экспорт. 1) Э. товаров и услуг – продажа производимых в стране товаров и услуг нерезидентам. Включает «видимый» Э. (поставки товаров за рубеж) и «невидимый» Э. [реализуемые нерезидентам услуги (в т.ч., услуги, оказанные за рубежом, например, морские и воздушные перевозки) и услуги, предоставленные гостиницами, университетами, казино и т.п. прибывшим в страну нерезидентам]. Для признания продажи

товаров Э. по стандартам статистики международной торговли ключевым является факт пересечения товаром таможенной границы государства и фиксации этого в соответствующей таможенной отчетности; в теории платежного баланса определяющим является смена товаром собственника. Э. исчисляется на базе цены ФОБ (цена франко-борт, включает цену товара, транспортные и другие расходы до погрузки на борт транспортного средства, цену погрузки). Особой формой экспорта является *реэкспорт*. 2) Экспорт капитала – предоставление займов нерезидентам или покупка находящихся за рубежом реальных активов.

Е.Н. Самбурова

Электоральная география – традиционное направление исследований в рамках политической географии, изучающее особенности политико-географического пространства с точки зрения электорального поведения избирателей, политико-географической дифференциации территории, территориальным анализом различий в политических предпочтениях населения. Зарождение Э. г. связывают с именем французского географа А. Зигфрида, издавшего в 1913 г. классическую работу по географии выборов в Западной Франции. Современная Э. г. представляет наиболее распространенный метод исследований в политической географии на мезоуровне географического масштаба. Динамичное развитие Э. г. объясняется нахождением ее на стыке целой группы научных дисциплин: географии, социологии, политологии, истории, психологии и др. Тем не менее, генетически и инструментально Э. г. бесспорно принадлежит к географии, а главным инструментом и основным продуктом ее исследований являются географические карты.

Предметом исследований в Э. г. выступают: политико-географическая дифференциация территории применительно к политической ориентации населения; территориальные закономерности и особенности распределения избирателей, электорального процесса, выборов и их результатов; анализ локальных особенностей избирательного законодательства, нарезки избирательных округов и электоральной активности населения. Главный метод Э. г. – сравнительный анализ результатов голосования в территориальном разрезе. Другие методы позволяют исследовать процессы политического районообразования, формирования региональных политических и электоральных культур и их границы. В частности, широкое распространение получил метод «модели раскола», который строится на исследовании групп электората с полярными типами электорального поведения. В рамках этой модели системно изучаются основные социально-политические конфликты для данного общества, ведущие партии и движения, социально-экономические и историко-культурные расколы, проявляющиеся в территориальном выражении итогов голосования.

Важнейшей задачей Э. г. является сравнение, объяснение и прогнозирование результатов выборов на разных территориях, а также, проведе-

ние электорального районирования. Это дает возможность строить модели показывающие электоральные особенности исследуемых территорий. Исследования опираются на обработку региональной статистики выборов в представительные и исполнительные органы власти. Более разнообразную, но менее надежную информацию предоставляют социологические опросы. К слабым сторонам Э. г. следует отнести описательность и разрозненность исследований, недостаточный уровень обобщений и теоретических моделей. При этом эффективно методы Э. г. работают лишь применительно к развитым странам с их сложившейся политической системой и верифицируемым избирательным процессом. Территориальные различия в электоральном поведении населения формируются под воздействием целого ряда процессов, ведущих к формированию уникального электорального ландшафта. Важнейшими из этих процессов являются воспроизводство политической и электоральной культуры населения и территориальная пульсация итогов голосования населения за различные политические силы в ходе избирательного процесса.

В современной Э. г. выделяются три основных направления исследований: 1) география голосований; 2) исследование географических факторов, влияющих на голосование; 3) география представительства. С изучением выборов по мажоритарной системе связаны исследование нарезки границ округов и результатов выборов в таких округах. Отсюда следует целое направление в Э. г., посвященное исключительно проблемам «джеррименде ринга» – произвольного конструирования границ избирательных округов. По результатам выборов, для представленных территорий возникают последствия деятельности выборных органов власти. В итоге, в электоральной системе возникает обратная связь, которая придает модели циклический характер ввиду переизбираемости органов управления. Конечным и важнейшим результатом электорально-географического исследования выступает электоральное районирование территории. Существует два вида электорального районирования: 1) формальное выделение территорий, в рамках которых организуется избирательный процесс (границы избирательных округов); 2) качественное объединение выбранных территориальных блоков в некую общность, отличающуюся сходными чертами электорального поведения и культуры. При этом, выделяются: электорально-географическое ядро района, периферийная территория, переходная зона на стыке с соседними районами.

А.И. Лукьянов

Электроэнергетика (ЭЭ) – отрасль, входящая в состав *топливно-энергетического комплекса* и включающая в себя производство электроэнергии (в т.ч. в режиме комбинированной выработки с теплом, паром), ее передачу и распределение (сбыт). Относится обычно к сектору коммунальных услуг, в России иногда, по старой клас-

сификации – к обрабатывающей промышленности. Возникла в самом конце XIX в. В настоящее время является основой функционирования экономики и жизнеобеспечения людей, нередко служит отправной точкой для народнохозяйственного планирования и регионального развития (например, план ГОЭЛРО в СССР в 1920-30-е гг.). Преимуществами электроэнергии перед энергией других видов являются относительная легкость ее передачи и распределения между потребителями, преобразования в другие виды энергии (механическую, тепловую, химическую, световую и др.). По этой причине доля первичных источников энергии, перерабатываемых в электроэнергию, непрерывно растет и в настоящее время составляет 35-40%.

В начале 2010-х гг. в составе ЭЭ выделяются три главных подотрасли: тепловая (основана на сжигании ископаемых видов топлива и преобразовании тепловой энергии в электрическую; 67% мирового выпуска электроэнергии); гидроэнергетика (основана на использовании кинетической энергии падающих вод; 16%); ядерная энергетика (подвид тепловой, тепло получают при делении атомных ядер; 13%). Структура ЭЭ значительно разнится по странам: в ряде стран мира доминирует атомная энергетика (Франция – 78%, Бельгия и Словакия – по 54%) или гидроэнергетика (Норвегия – 95%, Бразилия – 78%, Венесуэла – 65%). Быстро развивается т.н. альтернативная ЭЭ, представленная ветровой (использование энергии ветра), солнечной (использование солнечной энергии), геотермальной энергетикой (использование подземного тепла), а также водородной энергетикой (использование водорода как носителя экологически чистой энергии) и морской гидроэнергетикой (использование энергии морских приливов, волн и течений). Однако альтернативная ЭЭ пока еще недостаточно конкурентоспособна; ее доля в мировом выпуске электроэнергии менее 5%.

Отличительная черта ЭЭ – практическая одновременность производства и потребления ее продукции (электрический ток распространяется по сетям со скоростью, близкой к скорости света). Передача электроэнергии от производителей до потребителей осуществляется с использованием собственного электронного транспорта – по электрическим сетям, представляющим собой совокупность линий электропередачи (ЛЭП) и трансформаторов. Однако большие потери в сетях при передаче электроэнергии на дальние расстояния обусловливают крайне низкую экспортность ЭЭ (1-2 %).

В.М. Сокольский

Эмерджентность – см. в ст. *Системно-структурный подход*.

Эмиграция – выезд жителей одной страны в другую на постоянное место жительство или на продолжительный срок (по рекомендациям ООН – не менее 12 месяцев). Под термином «эмигранты», понимают тех,

кто переехал в другую страну на постоянное или достаточно продолжительное время. Э. может быть принудительная и добровольная; мотивы Э. – экономическими, политическими, семейными и т.д. Решение об Э. могут определять выталкивающие из страны и/или притягивающие в другую страну факторы. Сложности статистического учета эмигрантов связаны с тем, что не всегда выезжающие на длительное время из своей страны извещают об этом; часто объемы эмиграции из одной страны сопоставляют с объемами иммиграции в другую страну (при международных сравнениях эти данные могут существенно различаться).

В дореволюционной России не существовало правового понятия «эмиграция». Жителям Российской империи запрещалось менять подданство (гражданство). Возможная продолжительность пребывания граждан России за границей составляла пять лет, по истечении этого срока необходимо было подавать ходатайство о его продлении. В ином случае гражданин терял российское подданство, а в случае возвращения подлежал аресту и вечной ссылке; имущество переходило в Опекунский совет. С 1892 г. эмиграция допускалась только для евреев (при запрещенной *репатриации*). После отмены крепостного права в 1861 г., Э. трудовая миграция становится в России массовым явлением; по оценкам историков, за 1851-1915 гг. Россию из-за аграрной перенаселенности покинуло около 4,5 млн. человек (крестьян, ремесленников и чернорабочих из западных губерний Российской империи, которые в настоящее время относятся к Украине, Белоруссии, Молдавии, странам Балтии). Большая часть этих трудовых мигрантов были не российскими, а иностранными подданными, проживающими в России: выходцы из Германии (1,4 млн. чел.), Персии (840 тыс.), Австр-Венгрии (800 тыс.), Турции (400 тыс. чел.). В 1871-1920-е гг. европейское и азиатское направления Э. из России меняется. В это время в Канаду, США и другие страны Нового Света переселилось около 4 млн. чел. Помимо трудовых причин Э. в конце XIX – начале XX вв. историки отмечают политические и религиозные. В 1863-64 гг. в Турцию с территории Западного Кавказа, где усилилось влияние России, эмигрируют почти 400 тыс. адыгов, абазин и ногайцев. Религиозная Э. не была массовой: в конце XIX в. около 7,5 тыс. духоборов эмигрировали в Канаду и США; в 1900-е гг. в США (преимущественно в Калифорнию) эмигрировали 3,5 тыс. молокан. Исследователи часто отмечают значение массовой Э. евреев из России и впоследствии из СССР/СНГ, которая внесла существенный вклад в формирование еврейских общин в США и Израиле. В 1880-1924 гг. около 2,5 млн. евреев из Восточной Европы (преимущественно из России) эмигрировали в США.

Октябрьская революция 1917 г. стала причиной массовой Э. из России. В общепринятой периодизации послереволюционной эмиграции выделяют четыре «волны» Э. Первые три волны носили преимущественно политический характер. В первой волне (1918-22) участвуют

военные и гражданские жители России, вынужденные покинуть страну после революции. Эта волна включала в себя от 1,5 до 3 млн. эмигрантов. Вторая волна (1941-44) приходится на период Второй мировой войны; ее составили жители СССР, перемещенные за границы государства в ходе военных действий и не участвовавшие в репатриации. По оценкам отечественного исследователя П.М. Поляна, эта волна составила не более чем в 500-700 тыс. человек, включая и граждан прибалтийских республик. К третьей волне Э. из СССР относят Э. послевоенного «советского периода» (1948-90). Ее масштабы оценивают примерно в 500 тыс. человек. Четвертая волна (1990 – начало 2000-х) вызвана распадом СССР. Исследователи полагают, что в этот период влияние на Э. оказывали экономические, политические, этнокультурные факторы. Пик четвертой волны Э. пришелся на 1995-2003 гг.; объемы этой волны составили около 1,3-1,5 млн. человек (включая активную этническую Э. российских немцев и членов их семей в Германию, еврейскую Э. в Израиль и США и *«утечку мозгов»* из России). Специалисты отмечают, что на настоящий момент четвертая волна Э. из России завершена, объемы Э. значительно снизились. Современная Э. из России имеет преимущественно трудовой характер, определяется экономическими причинами и миграционной политикой стран иммиграции россиян; по своим характеристикам близка к Э. из других стран мира. Современные эмигранты из России моложе, чем в предыдущее столетие, у них выше уровень образования. Среди эмигрантов из России преобладают женщины. Это связано с тем, что женщины гораздо чаще вступают в брак с иностранцами (например, в 2006 г. у 30% женщин, эмигрировавших из России во Францию, причиной Э. было вступление в брак; среди мужчин – у 3,5%). Другие факторы гендерного перекоса в структуре Э. из современной России заключаются в особенности рынка труда стран Европы, где иностранцам выделен большой сегмент сферы услуг, а также в преобладании женщин среди тех, кто эмигрирует с целью воссоединения семьи. Сложности учета Э. из России вызваны тем, что миграционная статистика не учитывает тех, кто уезжает на постоянное место жительства, без получения официального разрешения из МВД и тех, кто не снялся с учета по месту жительства. Российские статистические данные об Э. в 2000-е гг. существенно расходятся с оценками масштабов иммигрантов из России в зарубежных источниках. Отечественные данные преуменьшают масштабы Э. из России, не достаточно детально отражают географию современной Э. (например, возросшие масштабы эмиграции в Испанию, Францию, Италию, Австрию, Великобританию, Чешскую Республику). Еще одной отличительной чертой современной Э. в России и мире усиление ее трансграничного характера. См. также ст. *Трансграничные миграции*.

М.С. Савоскул

Энергопроизводственный цикл (ЭПЦ) – энергопроизводственная цепочка, устойчивая совокупность взаимосвязанных производственных процессов, группирующихся вокруг процесса, основного для данного вида сырья и энергии. Включает последовательные стадии переработки от добычи и обогащения сырья до выпуска всех видов готовой продукции, которые можно производить на месте. ЭПЦ привязаны к определенной территории, обладающей соответствующим набором природных и экономических ресурсов и условий (в т.ч. трудовых ресурсов), и позволяют рационально использовать фактор близости сырья, топлива и энергии. Структурно состоит из вертикальных стадий (начальная, промежуточная, конечная) и горизонтальных звеньев, существующих параллельно на общей основе; при утилизации отходов базовых производств образуются «ветки». Конкретный цикл может быть полным и усеченным. Устойчиво существующие ЭПЦ и их сочетания представляют собой материально-техническую основу районных *территориально-производственных комплексов* (ТПК). Концепция ЭПЦ применяется при типологическом изучении и моделировании ТПК.

В обобщенном виде к концу 80-х годов XX в. выделялось 14 ЭПЦ: 1) пирометаллургический цикл черных металлов; 2) пирометаллургический цикл цветных металлов; 3) редкометаллохимический; 4) нефтеэнергохимический; 5) газоэнергохимический, 6) атомно-энергопромышленный; 7) горнохимический; 8) лесоэнергопромышленный; 9) электропромышленный; 10) машиностроительный; 11) текстильнопромышленный; 12) рыбопромышленный; 13) индустриально-аграрный; 14) индустриально-строительный.

В ходе научно-технического прогресса могут возникать новые ЭПЦ, а возможность создания в перспективе безотходных ЭПЦ имеет важное экологическое значение. Концепция «энергопроизводственных циклов» предложена советским экономико-географом Н.Н. Колосовским (1947); в дальнейшем разрабатывалась А.Т. Хрущевым и др. исследователями (1960-80 гг.).

В.Л. Бабурин

Энергоресурсы (ЭР; иногда – топливно-энергетические ресурсы ТЭР) – запасы топлива и энергии в природе, которые могут быть практически вовлечены человеком в хозяйственный оборот при современном уровне развития науки и техники и складывающихся рыночных ценах. К ЭР относятся различные виды минерального топлива (нефть, газ, уголь, сланцы, торф, руды радиоактивных металлов), биомасса различного происхождения (дрова, бытовые и сельскохозяйственные отходы и т.п.), доступный для освоения энергопотенциал ветра, солнечного света и тепла, внутреннего тепла Земли, рек и морских приливов и другие *первичные источники энергии* (ПИЭ). ЭР в зависимости от своего происхождения и свойств могут подразделяться на: возобновимые (дрова,

прочая биомасса, солнечная, ветровая, геотермальная и гидроэнергия) и невозобновимые (нефть, газ, уголь, сланцы, уран и торий); исчерпаемые (все виды ископаемого топлива) и неисчерпаемые (энергия солнечная, ветровая, геотермальная, падающей воды); традиционные (все виды топлива, энергия рек) и «нетрадиционные» (солнечная, ветровая, геотермальная, приливная энергия, биомасса). Также ЭР подразделяются на высокотранспортабельные (нефть, каменный уголь, уран, газ крупных месторождений), малотранспортабельные (бурый уголь, торф, дрова, биомасса, газ мелких месторождений) и нетранспортабельные (энергия ветра, солнца, подземного тепла, падающих вод).

Запасы ископаемых ЭР (как и других ископаемых ресурсов) в зависимости от разведанности и извлекаемости принято делить на категории в соответствии с национальными и международными класификациями. По классификации РФ запасы ископаемых ЭР подразделяются на 4 категории: А (детально разведанные запасы ресурсов с точными границами и другими параметрами, обеспечивающими полное выявление их природных типов, промышленных сортов и условий добычи); В (предварительно разведанные запасы ресурсов); C_1 (разведанные запасы сложного геологического строения и слабо разведанные запасы ресурсов); C_2 (перспективные запасы ресурсов за пределами разведанных на основании толкования их геологического строения). Ключевыми особенностями географии ЭР являются: 1) азональность распределения большинства их видов по поверхности Земли; 2) большая неравномерность их размещения на макроуровне (высокий уровень территориальной концентрации); 3) несовпадение мест залегания и потребления ЭР, большой территориальный разрыв между ними.

В.М. Сокольский

Этногеография (этническая география) – научная дисциплина, изучающая географическое разнообразие этнических и субэтнических общностей и рассматривающая проблему этнической идентичности в пространственном (географическом) измерении. Возникла на стыке географических наук и этнографии; особенно тесно связана с теоретической этнологией, этнической демографией, этноэкологией (этнической экологией), исторической и культурной географией. Традиционный объект изучения Э. г. – особенности расселения этносов (а также локальных субэтнических групп) по земному шару, отдельным странам и регионам в историческом прошлом и в наши дни. Важные научные задачи Э. г. – определение этнических границ, исследование динамики и численности этносов и этнических групп в пределах конкретных территорий.

Становление Э. г. как самостоятельной научной дисциплины (работы У. Колморгена и др. ведущих этногеографов первой половины XX в.) происходило в условиях господства примордиалистских представлений об этносах и этничности; считалось, что этническая идентичность сама по

себе органично «наследуется» представителями новых поколений и трансформируется, главным образом, лишь под влиянием внешних факторов (этнических контактов, смешанных браков и др.); этносы трактовались как сравнительно устойчивые общности, вызванные к жизни особенностями происхождения тех или иных групп людей, их языка и психологии, их связью с той или иной территорией и типом ландшафта, некоторыми другими «объективными» факторами. В современной же Э. г. в конце XX – начале XXI вв. широко распространены также инструменталистские и конструктивистские интерпретации этнической идентичности как «текучего» и подвижного феномена. См. ст. *Этнос*.

В.Н. Стрелецкий

Этнос (от греческого εθνος – народ) – исторически сложившаяся на определенной территории устойчивая группа людей, объединенная общими признаками, важнейшими из которых выступают общее самосознание (в т.ч. осознание своих отличий от других подобных групп) и самоназвание (этноним), а также многие общие и специфичные именно для нее особенности культуры и, как правило (но не всегда), общность языка. Синонимом этого термина в русском языке часто выступает также слово «народ» (в его этническом значении). Этничность – это форма социальной организации культурных различий, объемлющая именно те характеристики, которые сами члены этнической группы считают для себя наиболее значимыми и которые лежат в основе их самоидентификации. Элементы общности языка, территории, хозяйства – важные исторические условия этногенеза народов. Большое значение для существования Э. имеет укорененность (в данном народе) представлений о своем происхождении (в т.ч. «этнические мифы») и общая историческая память, а также ассоциация с определенной территорией (один из ключевых терминов этногеографии – «этническая территория»).

В мировой науке нет единой трактовки Э. и этничности. В примордиалистких (от английского «primordial» – изначальный) концепциях (С.М. Широкогоров, К. Гирц, П. Ван ден Берге, Л.Н. Гумилёв, Ю.В. Бромлей) этническая принадлежность рассматривается как объективная данность, имеющая свою основу в природе или в обществе; Э. трактуется как общность с реально существующими регистрируемыми признаками. В конструктивистских теориях (Дж. Комарофф, Ф. Барт, Б. Андерсон, П. Бурдье, Э. Геллнер, В.А. Тишков) Э. трактуется как искусственное образование, ментальный конструкт, создаваемый путем интеллектуального воздействия отдельных личностей, культурных и политических элит, т.е. как результат целенаправленной деятельности самих людей; «изначальность» и «объективность» этнических свойств конструктивизм отрицает, этническая самоидентификация трактуется как изменчивая и подвижная. В близких к конструктивизму

инструменталистских теориях (Д. Хоровиц, Дж. Нэйджел и др.) этничность рассматривается как чувство солидарности группы людей, существующее в основном в латентной форме и проявляющееся лишь при определенных обстоятельствах, главным образом, как результат усилий интеллектуалов; зачастую – как продукт этнических мифов, создающихся элитой общества для достижения политических, экономических, культурных и иных целей, выгод и интересов. В отличие от идейных приверженцев примордиализма и конструктивизма, инструменталистов интересуют не научные основания этничности как таковые, но та роль, которую Э. играют в культуре и общественной жизни.

В зарубежной научной литературе в значении Э. обычно используется (в большинстве западных языков) словосочетание «этническая группа» («ethnic group»); отдельно слово Э. там почти не используется. В русском же языке (как и в греческом) для обозначения этнических общностей в самом общем смысле обычно употребляется именно термин Э., а сочетание «этническая группа» может применяться либо как синоним Э., либо (значительно чаще) как синоним понятий «субэтнос» или «этническое меньшинство». Под субэтносами понимаются культурно своеобразные общности внутри одного Э. (например, поморы среди русских, лигурийцы среди итальянцев, гасконцы среди французов и т.д.). Но грань между Э. и субэтносами условна и исторически подвижна (например, мокша и эрзя иногда рассматриваются как субэтносы мордвы, иногда – как самостоятельные этносы). Этнические меньшинства – это численно, культурно и политически недоминирующие Э. в данной стране (например, нерусские народы России или неханьские Э. Китая).

В.Н. Стрелецкий

Языки, языковые семьи и языковые группы. Язык (в строгом смысле «человеческий язык», т.к. известны также «языки животных», «компьютерные языки» и др.) – важнейшее средство человеческого общения, знаковая система, соотносящая понятие содержания и его звучание (а во многих случаях также и его написание). По разным оценкам, насчитывается до 6-7 тыс. разных человеческих Я. (в т.ч. не менее 3 тыс. «живых», т.е. ныне существующих). Большую сложность представляет разграничение собственно Я. и их диалектов – т.е. разновидностей одного и того же Я. (групп особых говоров, наречий и т.д.), употребляемых в качестве средства общения лицами, связанными тесной территориальной, социальной или профессиональной общностью. Различают территориальные диалекты (распространены на определенной территории) и социальные диалекты (специфические говоры отдельных социальных групп). Между Я. и территориальными диалектами нет жесткой грани, на базе разных территориальных диалектов со временем могут развиться самостоятельные Я.; критерии разграничения Я. и территориальных диалектов не всегда четкие. Например, иног-

да выделяются голландский и фламандский диалекты единого нидерландского Я., а иногда голландский и фламандский рассматриваются как самостоятельные, но близкородственные Я. (а не диалекты).

Географическое распространение Я. и территориальных диалектов – предмет изучения *лингвогеографии*. Одна из важнейших форм существования многих человеческих Я. (на т.н. «цивилизационной» стадии развития человечества) – письменность, т.е. знаковая система, предназначенная для фиксации, формализации и передачи речевой информации и ее смыслов во времени и пространстве; однако среди Я. народов мира существовали и продолжают существовать не только письменные, но и бесписьменные Я., причем в историческом прошлом бесписьменные Я. преобладали (первые системы языкового письма, в отличие от пиктографии, появились только в эпоху бронзы).

Генетическая классификация Я. мира основана на их дифференциации по разным языковым семьям, в состав которых, как правило, входят разные языковые группы. Языковые семьи – основные единицы генетической классификации Я. мира, лингвистические общности, объединяющие родственные (не только близко, но и далеко родственные) по происхождению Я. Большинством ученых-лингвистов разделяется гипотеза, в соответствии с которой Я., относящиеся к одной Я. с., ведут свое происхождение от единого протоязыка-основы. 96% всех (ныне существующих) Я. народов мира относится к 12 крупнейшим Я. с.: индоевропейской, семито-хамитской (афразийской), уральской (урало-юкагирской), алтайской, сино-тибетской, австроазиатской, тайской, австронезийской, дравидийской, нило-сахарской, конго-кордофанской (нигеро-кордофанской), кавказской. Языковые группы – более дробная единица генетической классификации Я.; лингвистическая общность, объединяющая близкородственные языки. Лица, говорящие на разных Я. одной Я. г., легко, на уровне бытового общения, воспринимают родство этих языков (например, русские, чехи, болгары или словенцы, даже полностью не понимая речь друг друга во взаимном общении, осознают, что их родные Я. похожие, родственные). В отличие от этого, родство Я. одной языковой семьи, но разных языковых групп (например, французского, фарси, русского, хинди, норвежского, албанского, хеттского, тохарского и др. современных и вымерших индоевропейских Я. разных групп) фиксируется только профессионалами, прежде всего, учеными-лингвистами). Некоторые Я. с. состоят из большого числа Я. г. Например, к индоевропейской Я. с. относятся следующие Я. г.: индоарийская, иранская, романская, германская, славянская, балтийская (летто-литовская), кельтская, греческая, албанская, армянская и некоторые другие (в т.ч. объединяющие уже только «мертвые» Я. Существуют также т.н. изолированные Я., не относящиеся ни к одной из Я. г. и даже ни к одной из Я.с. (например, баскский, айнский, нивхский).

В.Н. Стрелецкий

Список статей

Аборигены
Авиаальянс
Авиаузел
Авиахаб
Авиационный транспорт
Автомагистраль
Автомобилизация
Автомобильный транспорт
Автономизм
Автономия (территориальная)
Агломерация в географии промышленности
Аграрная реформа
Аграрные отношения
Агрогеография
Агропромышленная интеграция
Агропромышленный комплекс (АПК)
Административно-территориальное деление (АТД)
Административный центр
Акватория
Анклав
Аннексия
Антропогеография
Апартеид
Ареал
Архипелажные воды
Аутсорсинг
Аэродром
Аэропорт
Беженцы
Безработица
Белые и синие воротнички
Бизнес-инкубатор
Билингвизм
Биотехнологический комплекс
Большие циклы
Бренд территории
Венчурный бизнес
Вернакулярный район
Верфь
Взлетно-посадочная полоса (ВПП)
Внешнеэкономические связи
Внешние миграции
Внутренние воды
Внутренние миграции
Внутренний водный транспорт
Водный транспорт
Военная география
Военно-промышленный комплекс (ВПК)
Воздушный транспорт
Возобновляемые природные ресурсы
Высокие технологии и высокотехнологичные отрасли
Гастарбайтеры
Гендерная география
Геноцид
Географическая граница
Географическая экспертиза
Географическое пространство
Географическое разделение труда
География внешней торговли
География внешнеэкономических связей
География городов
География девиантных социально-экономических отношений
География культуры
География миграций
География мирового хозяйства

География населения
География образования
География природных ресурсов
География природопользования
География промышленности
География религий
География сельских поселений
География сельского хозяйства
География социально-экономического развития
География сферы услуг
География транспорта
География третичного сектора
География туризма
География финансов
География человека
Геоконфликтология
Геокультурное пространство
Геополитика
Геоурбанистика
Геоэкономика
Гетто
Гиперурбанизация
Глобализация
Глобальный город
Глокализация
«Голландская болезнь»
Город
Городская агломерация
Городское население
Городское расселение
Городской район
Городской транспорт
Город-спутник
Государственная граница
Государственная территория
Государственный суверенитет
Государство
Государство де-факто
Градообразующие отрасли
Градообслуживающие отрасли
Грузооборот
Гужевой транспорт
Гуманистическая география
Гуманитарная география
Дедвейт
Дезурбанизация
Деиндустриализация
Демогеография
Демографическая политика
Демографические пирамиды
Демографические показатели
Демографический взрыв
Демографический переход
Депопуляция
Депрессивный район
Деревня
Дешевые (удобные) флаги
Джентрификация
Диаспора
Диффузия нововведений
Добывающая промышленность
Док
Емкость территории
Железнодорожный транспорт
Животноводство
Зависимая территория
«Зеленая революция»
Землевладение
Земледелие
Землепользование
Земля
Зона
Изолированное государство
Иммиграция
Империя
Импорт
Инвестиционный климат
Индустриализация
Инновационный процесс
Инновация
Институциональная география
Интермодальные перевозки
Интернационализация мирового хозяйства
Инфраструктура
Исключительная экономическая зона
Историческая география
Исторические заливы

Исторические этапы развития сельского хозяйства
Каботаж
Камеральная статистика
Картоиды географические
Кастомизация
Квазигосударство (псевдогосударство)
Кластер
Когнитивная география
Колония
Компаративистика
Кондоминиум
Конкурентоспособность стран и территорий
Константа пространственной самоорганизации населения
Контейнеризация
Контрурбанизация
Конурбация
Конфедерация
Конфессиональная география
Кочевничество (номадизм)
Краеведение
Креативный класс
Круиз
Культурная география
Культурное и природное наследие
Культурный ландшафт
Культурный регионализм
Лингвогеография
Логистика
Ложная урбанизация
Локальная волна
Локационная задача
Лоукостер
Магистрали транспортные
Маглев
Мальтузианство и неомальтузианство
Маркетинг
Материалопроизводящий комплекс
Машиностроительный комплекс
Маятниковые миграции
Мегалополис
Мегаполис
Мегарегион
Медицинский межсекторальный комплекс
Международное разделение труда (МРТ)
Международные миграции
Межконтинентальные миграции
Межотраслевые комплексы
Межсекторальные комплексы
Ментальная карта
Место
Метагеография
Метрополия
Мигрант
Миграционная политика
Миграция вынужденная
Миграция населения
Миграцая принудительная
Миграция трудовая
Мировое хозяйство
Мировой город
Многоукладность сельского хозяйства
Модели в географии
Монархия
Моногорода
Монопрофильные города
Морской транспорт
Мультикультурализм
Мультимодальный транспортный узел
Народ
Народность
Население (народонаселение)
Населенный пункт (поселение)
Наукоград
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР)
Научно-технический прогресс (НТП)
Национальное государство
Национальность
Нация

Невозобновляемые (невозобновимые) природные ресурсы
Неконтролируемая (безгосударственная) территория
Непризнанное государство
Несамоуправляющиеся территории
Неудавшееся (несостоявшееся) государство
Новая экономическая география
Ноосфера
Оборонно-промышленный комплекс
Обрабатывающая промышленность
Образ территории
Общественная география
Ойкумена
Оккупация
Опорный каркас расселения
Опорный каркас территориальной структуры обрабатывающей промышленности
Организационная структура промышленности
Освоение территории
Основная закономерность размещения промышленности
Особо охраняемые природные территории
Открытое море
Отраслево-статистическая школа
Оффшор (оффшорная зона)
Паром
Пассажирооборот
Первичные источники энергии
Перевозки
Перемещенные лица
Перепись населения
Племя
Плотность населения
Побочная фактическая сецессия
Повстанческое государство
Полимагистраль
Политическая география
Полюсов роста теория
Поляризованный ландшафт
Порт
Портовый комплекс
Поселок городского типа
Постиндустриальный промышленный комплекс
Потери населения
Предпосылки размещения производства
Пригородная зона
Прилежащая зона
Принципы размещения производства
Природно-хозяйственное районирование
Природно-хозяйственный район
Производственно-технологическая (отраслевая) структура промышленности
Производственные связи
Промышленное предприятие
Промышленное районирование
Промышленно-информационный комплекс
Промышленность
Промышленные революции
Промышленный ареал
Промышленный комплекс
Промышленный пункт
Промышленный узел
Промышленный центр
Пропульсивные отрасли
Пропускная способность
Пространственная структура
Пространственная структура промышленности
Пространственный анализ
Пространство и территория
Протекционизм
Пульсация в географии промышленности
Развитие и рост в экономике
Размещение промышленности
Район

Район в социально-экономической географии
Район однородный
Район узловой
Районирование
Районная планировка
Районная школа
Районообразование
«Ранг-размер» правило
Расселение и его системы
Растениеводство
Расы
Регион
Регионализм
Региональная идентичность
Региональная политика
Региональная экономика
Региональное планирование
Региональное программирование
Регионоведение
Резонанс
Реимпорт
Рекреационная география
Религия
Релятивность в социально-экономической географии
Репатриант
Репатриация
Республика
Реэкспорт
Рурбанизация
Сакральная география
Самодеятельное население
Свободная (специальная, особая) экономическая зона
Сдвиг в географии промышленности
Сезонная миграция
Селитебная территория
Село
Сельская местность
Сельские поселения
Сельское население
Сельское расселение
Сельское хозяйство
Сельскохозяйственная мелиорация
Сельскохозяйственное освоение
Сельскохозяйственное районирование
Семья
Сепаратизм
Сетевые и иерархические структуры в экономике
Сецессионизм
Сецессия (юридическая сецессия)
Системно-структурный подход
Смешанные расовые группы
Социальная география
Социально-экономическая география
Социально-экономическая картография (экономическая картография)
Специальные виды транспорта
Сравнительный метод
Станица
Столица
Страна
Страноведение
Субурбанизация
Суда
Теократия
Теоретическая география
Теория географии
Теория центральных мест
Терминал
Территориальная дифференциация
Территориальная идентичность
Территориальная интеграция
Территориальная композиция
Территориальная концентрация
Территориальная общность
Территориальная организация
Территориальная организация общества
Территориальная организация промышленного производства
Территориальная промышленная система

Территориальная структура
Территориально неограниченные ресурсы
Территориально ограниченные ресурсы
Территориальное разделение труда (ТРТ)
Территориально-организационная структура промышленности
Территориально-производственная структура промышленности страны
Территориально-производственный комплекс (ТПК)
Территориальные воды
Технопарк
Технополис
Типологии городских поселений
Типология стран
Топливно-энергетический баланс
Топливно-энергетический комплекс (ТЭК)
Традиционные источники энергии
Трамп
Транзит
Трансграничные миграции
Транснационализация мирового хозяйства
Транснациональная компания/транснациональная корпорация (ТНК)
Транспорт
Транспортная доступность
Транспортная инфраструктура
Транспортная освоенность территории
Транспортная подвижность
Транспортная сеть
Транспортно-географический ландшафт
Транспортно-географическое положение (ТГП)
Транспортно-инженерные сооружения
Транспортные коридоры
Транспортные пробки
Транспортный поток
Транспортный узел
Тренд в географии промышленности
Триада Ульмана
Трубопроводный транспорт
Трудовые ресурсы
Туризм
Убиквитет
Унитарное государство
Урбанизация
Урбанизированный ареал
Уровень промышленного производства
Уровень промышленного развития
Условия размещения промышленного производства
Устойчивое развитие
«Утечка мозгов»
Фактическая сецессия
Факторы размещения промышленного производства
Федерализм
Федерация
Ферма
Финансовые центры
Фордизм и постфордизм
Французская школа географии человека
Фритредерство
Хаб
Характерное время
Хинтерланд
Хозяйственно-культурные типы
Хорологическая концепция в географии
Хорология
Хуторское расселение
Целинные земли (целина)
«Центр и периферия»
Центральные места
Центрография
Цессия
Цикл жизни продукта

Чартер
Частично признанное государство
Человеческий капитал
Черта оседлости
Штандорт
Экистика
Экология
Эколого-экономическое районирование
Экономико-географическое положение (ЭГП)
Экономическая география
Экономически активное население (ЭАН)
Экономический ландшафт
Экономический район
Эксклав
Экспорт
Электоральная география
Электроэнергетика
Эмерджентность
Эмиграция
Энергопроизводственный цикл (ЭПЦ)
Энергоресурсы
Этногеография
Этнос
Языки, языковые семьи и языковые группы

Авторы

Агирречу А.А., к.г.н.
Александрова А.Ю., д.г.н.
Алексеев А.И., д.г.н.
Ачкасова Т.А., к.г.н.
Бабурин В.Л., д.г.н.
Гладкевич Г.И., к.г.н.
Голубева Е.И., д.г.н.
Горкин А.П., д.г.н.
Горлов В.Н., к.г.н.
Даньшин А.И., к.г.н.
Замятина Н.Ю., к.г.н.
Калуцков В.Н., д.г.н.
Катровский А.П., д.г.н.
Кириллов П.Л., к.г.н.
Кузнецова О.В., д.э.н.
Куричев Н.К., к.г.н.
Лопатников Д.Л., д.г.н.
Лукьянов А.И.
Махрова А.Г., к.г.н.
Мироненко Н.С., д.г.н.
Наумов А.С., к.г.н.
Попов Ф.А., к.г.н.
Проскуряков В.И., к.г.н.
Родоман Б.Б., д.г.н.
Савоскул М.С., к.г.н.
Самбурова Е.Н., к.г.н.
Семенов А.А.
Слука Н.А., д.г.н.
Смирнягин Л.В., д.г.н.
Сокольский В.М., к.г.н.
Стрелецкий В.Н., д.г.н.
Тархов С.А., д.г.н.
Ткаченко А.А., д.г.н.
Федорченко А.В., к.г.н.
Фетисов А.С., к.г.н.
Фомичев П.Ю., к.г.н.
Чиркова Е.Е.
Шувалов В.Е., к.г.н.
Шупер В.А., д.г.н.

Abstract

Human geography: concepts and terms. Encyclopedic dictionary. Ed. by A. P. Gorkin. – Smolensk: Oecumene, 2013. – 328 p.

«Human geography: concepts and terms» is the first encyclopedic dictionary in Russian dedicated to one of the most important areas of geographical science. The dictionary is thematic scientific reference book for professionals, addressed primarily to geographers, as well as economists, political scientists, sociologists, demographers. The dictionary includes wide range of concepts and terms of human geography: the population geography, industrial geography, geography of transport, agricultural geography, political geography, demogeography, urban geography, cultural geography, theory and methodology of science, and others (totally over 450 articles).

In the preparation of the dictionary participated about 40 leading scientists – experts in the field of human geography, mainly of Faculty of Geography (Lomonosov Moscow State University), Institute of Geography (Russian Academy of Science), and other scientific institutions of Russia.

Научное издание

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ: ПОНЯТИЯ И ТЕРМИНЫ

Словарь-справочник

Отв. ред. А.П. Горкин

Компьютерная верстка – А.А. Агирречу

Научно-литературное редактирование – Е.Е. Чиркова

Обложка, графическое оформление – Л.А. Кадилова

Корректор – Б.В. Демидов

Подписано в печать 14.08.2013. Формат 60/90 $^{1}/_{16}$
Бумага офсетная № 1. Гарнитура Times New Roman
Печ. л. 20,5. Тираж 1 000 экз. Заказ №

Издательство «Ойкумена», Смоленск
214030, г. Смоленск, ул. Нормандия-Неман, 6
Тел./факс: (4812) 35–82–82

Качество печати соответствует качеству
представленного оригинал-макета

Отпечатано в ОАО «Смоленский полиграфический комбинат»
214020, Россия, г. Смоленск, ул. Смольянинова, д. 1
Тел.: (4812) 31–11–96