

В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ
ГЕОГРАФИЯ РОССИИ:
РЕГИОНЫ СТРАНЫ

Учебное пособие

Санкт-Петербург
Издательство РГПУ им. А. И. Герцена
2011

УДК 911.3:33
ББК 65.04 + 60.7, я73
М 29

*Печатается по решению ка-
федры экономической географии и
редакционно-издательского совета
РГПУ им. А. И. Герцена*

Рецензенты:

д-р геогр. наук, проф. **А. Г. Манаков** (Псковский государственный университет);
д-р геогр. наук, проф. **Э. Л. Файбусович** (СПбГУ ЭиФ)

Мартынов В. Л., Сазонова Н. Е.

М 29 Экономическая и социальная география России: регионы страны:
Учебное пособие. — СПб.: Изд-во РГПУ им. А. И. Герцена, 2012. —
356 с., ил.
ISBN 978-5-8064-1660-6

В учебном пособии описываются процессы формирования современной пространственной структуры крупных регионов России, выявляются экономико-географические различия субъектов Федерации, рассматриваются их экономические центры. В основном даются прикладные сведения, что должно способствовать формированию компетенций, предусматривающихся государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования третьего поколения.

Пособие предназначено для студентов, изучающих предметы: «Экономическая и социальная география России», «Региональная экономика», «Территориальная организация населения», «Регионоведение», и др. Может быть интересно всем, кого волнуют проблемы и процессы регионального развития России, кроме того, может служить в качестве справочного издания.

УДК 911.3:33
ББК 65.04 + 60.7, я73

ISBN 978-5-8064-1660-6

© Мартынов В. Л., Сазонова Н. Е., 2012
© Мартынов В. Л., Ежовикова Е. Л., фото, 2012
© Гирлова О. В., оформление обложки, 2012
© Издательство РГПУ им. А. И. Герцена, 2012

ПРЕДИСЛОВИЕ

Дисциплина «Экономическая и социальная география России» является одной из ключевых географических дисциплин. Ее изучение предусматривается федеральными образовательными стандартами и учебными планами по направлениям подготовки 021000 — «География», квалификация (степень) «бакалавр», а также квалификация (степень) магистр. Изучение экономической и социальной географии России традиционно делится на две части: общей, или отраслевой, и региональной, или районной. Авторы не видят оснований менять сложившуюся и весьма удачную, на их взгляд, структуру курса. Учебное пособие предназначено для изучения второй части курса.

Исходя из федеральных государственных образовательных стандартов третьего поколения основной целью изучения любой учебной дисциплины является развитие соответствующих компетенций. В соответствии с ГОС по направлению 021000 — «География», квалификация (степень) «бакалавр», материал данного учебного пособия направлен на развитие следующих компетенций:

- владение базовыми и теоретическими знаниями по географии основных отраслей экономики, знание их основных географических закономерностей, факторов размещения и развития; знание географического и экономико-географического районирования и умение применять эти знания на практике, а также владение навыками территориального планирования и проектирования различных видов социально-экономической деятельности (ПК-18);

- умение применять на практике теоретические знания и прикладные основы региональной политики, политической географии и геополитики (ПК-19);

- умение практически использовать методы экономико-географических исследований, географического и экономико-географического районирования, социально-экономической картографии для обработки, анализа и синтеза экономико-географической информации (ПК-20).

При получении квалификации (степени) магистра по направлению 021000 — «География» учебное пособие призвано способствовать формированию следующих компетенций:

- умение проводить комплексную региональную социально-экономическую диагностику стран, регионов, городов (ПК-10);

- способность самостоятельно и в коллективе разрабатывать практические рекомендации по региональному социально-экономическому развитию (ПК-11);
- участие в разработке схем территориального, градостроительного и ландшафтного планирования и проектирования (ПК-12);
- проектирование социально-экономической и хозяйственной деятельности в регионах разного иерархического уровня, системах расселения и в городах, проведение мониторинга социально-экономических, в том числе демографических, миграционных, этнокультурных и туристско-рекреационных, процессов (ПК-13).

Пособие построено на основе курса лекций, читаемых на протяжении нескольких лет на факультете географии РГПУ им. А. И. Герцена. Все разделы пособия выстроены по единому плану. В первой части раздела рассматриваются процессы, которые привели к формированию современной пространственной структуры экономики крупных регионов страны. Далее дается экономико-географическая характеристика субъектов Федерации по экономическим районам. Рассматривается экономико-географическое районирование каждого субъекта Федерации, отрасли специализации, дается краткая характеристика основных населенных пунктов на его территории.

Приводимые в пособии данные о площадях субъектов Федерации относятся к 2009–2010 гг., сведения о численности населения по итогам Всероссийской переписи населения 2010 г.



СЕВЕРНАЯ РОССИЯ (СЕВЕРНЫЙ И СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РАЙОНЫ)

СОСТАВ РЕГИОНА

Северная Россия в целом — площадь 1 671,8 тыс. км² (9,7% территории России), население 12 642,6 тыс. чел. (8,8% населения России), городское население 10 611,7 тыс. чел. (9,8% городского населения России), сельское население 2029,6 тыс. чел. (5,4% сельского населения России).

В состав *Северо-Западного экономического района* входят Ленинградская, Новгородская, Псковская области и Санкт-Петербург. Площадь района 195,2 тыс. км² (1,1% территории России), население 7 869 тыс. чел. (5,5% населения России). Городское население района составляет 6 897,2 тыс. чел. (6,5% городского населения России), сельское население 971,8 тыс. чел. (2,6% сельского населения России).

К *Северному экономическому району* относятся Республика Карелия, Республика Коми, Архангельская область с Ненецким автономным округом, Вологодская и Мурманская области. Площадь района 1 476,6 тыс. км² (8,6% территории России), население 4 773,3 тыс. чел. (3,3% населения России), городское население 3 714,5 тыс. чел. (3,3% городского населения России), сельское население 1 057,8 тыс. чел. (2,8% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Началом экономического освоения Севера Европейской России можно считать V–VI вв. н. э. Через эту территорию проходило два меридиональных водных пути — путь от Балтийского моря к Черному (путь «из варяг в греки») и путь от Балтийского моря к Каспийскому. В узловых пунктах этих путей были заложены первые русские города — Ладога (ныне Старая Ладога), Белоозеро, Новгород. Великий Новгород — колыбель русской государственности. Год начала княжения первого новгородского князя Рюрика (862 г.) считается годом основания Русского государства.

В XI в. движение по водным путям, положившим начало для формирования первого русского государства (Киевской Руси), начинает сокращаться, а в XII в. сходит на нет. Киевская Русь распадается,

ее части, в том числе и Новгородская земля, начинают жить отдельно друг от друга хозяйственной жизнью. Преобладающим видом экономических связей становятся широтные. С XI–XII вв. новгородцы начинают осваивать Заволочье и Заонежье. Заволочье — территория, лежащая к востоку от водораздела бассейнов Балтийского и Белого морей, Заонежье — территория к северу от Онежского озера.



*Рис. 1. Памятник «Тысячелетие России» в Великом Новгороде.
Фигура со щитом в центре среднего яруса — первый новгородский князь Рюрик.
Фото В. Л. Мартынова, 2007*

Начинается заселение Поморья (побережья Белого моря), Двинской и Витской земель. По рекам бассейнов Северной Двины, Мезени и Печоры новгородцы достигают Югорской земли (Подкаменная Югра — крайний северо-восток Европейской России, Закаменная Югра — север Западной Сибири). На пересечении водных путей начинается основание новгородских поселений. Так, при южной оконечности меридионального водного пути, проходившего через Кольский полуостров (по рекам бассейнов Нины и Колы, а также озеру Имандра), был основан нынешний город Кандалакша, а при северной — Кола.

В XIII в. торговые пути, по которым корабли из русских земель выходили в Балтийское море, начинают перекрываться иноземными крепостями. Первой такой крепостью, основанной датчанами, стала Нарва в устье р. Наровы. В 1201 г. при устье Западной Двины немцами была заложена крепость Рига, а в 1224 г. немецкими рыцарями был захвачен новгородский город Юрьев, нынешний Тарту в Эстонии, и под их же контроль перешел водный путь от Псковско-Чудского озера до Рижского залива. Южное побережье Финского залива заняли датчане, основавшие, помимо крепости Нарва (на р. Нарова, главном пути от Пскова к Балтийскому морю), крепость Ревель (современный Таллинн).



Рис. 2. Река Нарова, современная граница России и Эстонии. Вид с эстонской стороны границы. Фото В. Л. Мартынова, 2008

На северном побережье Финского залива закрепляются шведы. После неудачной попытки с ходу захватить устье Невы (главный выход из новгородских владений в Балтику) в 1240 г. они начинают медленно, но более эффективно продвигаться на восток. В 1293 г. при балтийском устье Вуоксы, до XVIII века соединявшей Финский залив и Ладожское озеро, шведы основали крепость Выборг, а в 1300 г. при устье Невы — крепость Ландскрона.

В начале XIV в. продвижение иноземцев удалось остановить. При ладожском устье Вуоксы новгородцы построили крепость Корела (современный город Приозерск), при истоке Невы — крепость Орешек (современный город Шлиссельбург). В Псковской земле была создана целая система крепостей. В 1323 г. в крепости Орешек был подписан договор со Швецией, впервые установивший государственную границу на Северо-Западе России. По этому договору Великий

Новгород отказывался от своих владений в современной Восточной Финляндии и на Карельском перешейке, но устье Невы и южное побережье Финского залива оставалась под его властью. Граница между новгородскими и шведскими владениями проходила от устья р. Сестры, впадающей с севера в Финский залив, к северной оконечности Ботнического залива.

В XIV в. разгорается борьба между русскими княжествами за контроль над речными путями Северной России, причем эта борьба была не менее, а зачастую и более ожесточенной, чем борьба за морское побережье, и велась она примерно теми же методами. Княжества-соперники основывали свои крепости в узловых пунктах систем путей. Главными соперниками здесь были Новгород и Москва. В XIV–XV вв. новгородцы основали Каргополь (обеспечивавший контроль над бассейном р. Онега), Кемь (при устье р. Кемь, одного из участков пути от Белого моря к Ботническому заливу), а также Соловецкий монастырь, прикрывавший устья Кемь и Онеги и позволявший контролировать устье Северной Двины. Но в конце XIV века Москве удалось перекрыть главный новгородский путь Заволочье — Словенский волок, соединявший бассейны р. Шексны (притока Волги) и Северной Двины. На этом волоке была построена московская крепость — Кирилло-Белозерский монастырь, послуживший основой для современного города Кириллова.

В 1478 г. Великий Новгород был разгромлен, а его владения включены в состав Московского государства. Торговля мехами, привозимыми из двинских земель, составлявшая основу благосостояния Новгородской республики, была переведена в Москву. Центром торговли местной продукцией (льном, кожами, пенькой и т. д.) стал Псков. Но в целом первая половина XVI в. была временем расцвета хозяйства Северо-Запада. Плотность сельского населения региона в этот период была самой высокой на протяжении X–XVIII вв.

Вторая половина XVI века в истории Северной России отмечена целым рядом событий, коренным образом изменивших географию хозяйства региона. На протяжении 25 лет (1558–1583 гг.) Северо-Запад, и главным образом Псков, являлись тыловой базой русских войск, пытавшихся в ходе Ливонской войны завоевать для Московского государства широкий выход в Балтийское море. Но война закончилась неудачей — была утрачена не только завоеванная было Прибалтика, но и юго-восточное побережье Финского залива. Побережье удалось вернуть в конце XVI в. ценой отказа от фактически уже потерянной для России Северной Финляндии, но на судьбе северо-западных городов эти события практически не отразились. Могущество Новгорода

было подорвано походом опричников Ивана Грозного, Псков претерпел значительные разрушения во время осады войсками польского короля Стефана Батория (1581 г.)

В 1583 г., когда неудача в Ливонской войне стала очевидной, резко ускорились работы по освоению пути в Западную Европу через полярные моря. В устье Северной Двины закладывается новая крепость Ново-Холмогоры, будущий город Архангельск, ставший главным морским портом Московского государства. Формируется меридиональный путь от Белого моря до Каспийского, прерывавшийся всего одним волоком — Словенским. Главным городом Северной России становится Вологда, где сходились два главных пути России того времени: меридиональный путь от Белого моря к Каспийскому и широтный путь по рекам Северо-Двинского бассейна в Вятские и Пермские земли, а оттуда в Сибирь.

Вологда первой половины XVII века была третьим по числу посадских дворов городом во владениях Москвы. Но к концу того же столетия в связи со смещением широтных водных путей на юг, в бассейн Камы, значение Вологды снизилось. Города на западе Северной России (Новгород, Псков и др.) приходят в упадок. Последний русский участок Балтийского побережья, примыкавший к устью Невы, в начале XVII в. был захвачен шведами. Они построили при впадении Охты в Неву город Ниен, к концу XVII в. ставший одним из крупнейших портов Балтийского моря. Ниен находился к северу от устья Охты, к югу от этой реки располагалась защищавшая его крепость Ниеншанц (русское название — Канцы).

В ходе начатой Московским государством Северной войны 1700–1721 гг. приневские земли были заняты русскими войсками. Основание в 1703 г. на островах отвоєванной у Швеции дельты Невы Санкт-Петербурга кардинальным образом изменяет территориальную структуру хозяйства Северной России. Вся экономическая деятельность в пределах региона начинает ориентироваться на удовлетворение потребностей города, в 1712 г. объявленного столицей России. В Петербурге и его окрестностях строятся промышленные предприятия, работавшие преимущественно на армию и флот (Литейный двор, Адмиралтейский двор, Ижорский завод, Сестрорецкий завод), на побережье Ладожского и Онежского озер открываются железоделательные, чугунолитейные и лесные предприятия. После окончания в 1721 г. Северной войны Петербургский порт становится главным морским портом Российской империи.

Коренным образом изменяется транспортная система региона. В 1708 г. был построен первый в России соединительный канал, свя-

завший бассейн Балтийского моря и бассейн Волги (Вышневолоцкий канал, соединивший реки Мста и Тверца).

Но хозяйственная деятельность в старых экономических центрах затухает — в связи с практически полным запретом торговли через любой порт России, кроме Санкт-Петербургского. Приходит в упадок Архангельск; новые пути в Сибирь обходят стороной Вологду; Новгород и Псков окончательно теряют как торговое, так и военное значение.

Сокращаются объемы ремесленного производства, которое не выдерживает конкуренции с мануфактурами. Петровский запрет на строительство поморских кочей приводит к прекращению на несколько десятилетий русского арктического мореходства. Все это, а также рекрутские наборы и резко возросшие подати привели к оттоку населения из региона. Жители северных городов и деревень массово бежали в другие части России, преимущественно в Сибирь.

С середины XVIII в. в Петербурге начинается строительство промышленных предприятий, использующих выгоды транспортно-географического положения города: эти предприятия перерабатывали зарубежное сырье, а их продукция отправлялась в глубь России.

В ходе губернской реформы Екатерины II (1770-е — 1780-е гг.) в Северной России, как и по всей стране, резко возрастает число городов. Села и поселки, близко находившиеся к геометрическому центру уезда или даже губернии, объявлялись центрами соответствующих административных единиц. Таким образом возник, например, город Петрозаводск, столица Карелии.

К концу XVIII в. обострилась транспортная проблема Петербурга. Возможностей существовавшей к этому времени Вышневолоцкой системы было явно недостаточно, и в конце XVIII — начале XIX в. было построено еще две системы, связавшие бассейн Невы и бассейн Волги. Эти системы, названные Тихвинская и Марининская, были введены в строй практически одновременно (в 1810 и 1811 гг. соответственно).

Марининская система была предназначена главным образом для доставки хлеба из Поволжья в Петербург и далее за границу; по Тихвинской системе грузы, прибывшие морем, отправлялись в центральные районы Европейской России. В 1828 г. Марининская система была соединена с бассейном Северной Двины системой Александра Вюртембергского (Северо-Двинской системой).

В 1837 г. была построена первая железная дорога России Санкт-Петербург — Царское Село, а в 1851 г. введена в эксплуатацию первая дорога, имевшая экономическое значение — Петербург-

Московская дорога, с 1855 г. именовавшаяся Николаевской. Железнодорожное строительство, развернувшееся по всей России, самым неблагоприятным образом сказалось на судьбе Петербургского порта. Пока главными путями сообщения были реки, географическое положение Петербурга было чрезвычайно выгодным: его зона тяготения включала в свой состав бассейны Невы, Северной Двины и Волги. Ни один другой морской порт России не мог составить Петербургу достойную конкуренцию.



Рис. 3. Остатки гидротехнических сооружений Тихвинской системы, город Тихвин Ленинградской области. Фото В. Л. Мартынова, 2007

Железные дороги позволили доставлять грузы к любому порту империи, и преимущество того или иного порта стало определяться в первую очередь его навигационными качествами. Значение Петербурга как транспортного центра стало неуклонно и очень быстро сокращаться. Петербургский порт превратился в порт прибытия. Прибытие грузов превышало отправление в основном за счет британского угля, который использовался петербургской промышленностью.

В то же время значение Петербурга как промышленного центра росло. Возникают многочисленные предприятия новых для того времени отраслей промышленности (например, химической и электротехнической), увеличивается объем производства на старых заводах. Главной отраслью специализации промышленности города становится

ся машиностроение. На предприятиях города производилась большая часть продукции машиностроения России.

Петербургский промышленный район был одним из пяти промышленных районов России, однако его пределы ограничивались собственно Петербургом и его ближайшими окрестностями. Значение всех остальных городов Севера и Северо-Запада было незначительным. Так, в конце XIX в. население Петербурга составляло 1,5 млн чел.; вторым по численности населения городом региона был Псков, насчитывавший 30 тыс. жителей.

Основными отраслями промышленности, за пределами Петербурга были лесная и переработка сельскохозяйственного сырья. В местностях, прилетающих к Петербургу, развивалось пригородное хозяйство (в частности, молочное животноводство); главной товарной отраслью сельского хозяйства за пределами пригородной зоны было льноводство, наибольшего развития достигшее в Псковской губернии. В целом по Северу и Северо-Западу в начале XX в. сельское хозяйство служило единственным источником дохода только для 25–30% крестьянских хозяйств, значительная же часть сельского населения была занята в отхожих промыслах.

Первые послереволюционные годы для Севера Европейской России были крайне неблагоприятными. Это объяснялось главным образом кризисом ориентированного на внешний рынок хозяйства Петрограда, который усугублялся утратой городом столичных функций. Население города к 1919 г. уменьшилось примерно в три раза по сравнению с 1913 г. В начале 1920-х гг. вполне серьезно обсуждался вопрос о «закрытии» Петрограда.

Постепенно значение города как промышленного и транспортного центра начало восстанавливаться, чему в определенной мере способствовали и политические события: Ленинградский (Петроградский) порт был в межвоенное время единственным советским портом на Балтийском море. Северная Россия начинает постепенно выходить из кризиса. В многочисленных зданиях бывших министерств, ведомств, банков, акционерных обществ в бывшей столице империи начинается создание новых учебных, научных, детских учреждений, значительная часть которых сохранилась до настоящего времени.

Если в 1920-е гг. хозяйство Севера и Северо-Запада развивалось в значительной мере по инерции, как и вся экономика СССР того времени, то в 1930-е гг. его территориальная и отраслевая структура начинает изменяться. Усиливается значение добывающей и нижних этажей обрабатывающей промышленности, предприятия которых строятся преимущественно вне пределов Ленинграда. При этих пред-

приятнях создаются новые города и рабочие поселки, что приводит к трансформации системы расселения. Очень быстро растет численность населения практически незаселенных до революции северных территорий (Кольского полуострова, Карелии, Коми), а также Ленинграда.

В ходе административной реформы 1920-х гг. территория нынешней Северо-Западной России была разделена на два больших региона: Ленинградскую область (включавшую в свой состав Ленинград, а также современные территории Ленинградской, Псковской, Новгородской и Мурманской областей, север нынешней Тверской области и запад Вологодской) и Северный край (центр — Архангельск). В состав Северного края входили современные территории Архангельской и Вологодской областей, а также Республики Коми. Карельская АССР в экономическом отношении рассматривалась как часть Ленинградской области, территорию которой эта республика «разрывала» на две части. Административная реформа 1920-х гг. была единственной в истории нашей страны, проводившейся на научной основе. Основным критерием выделения административных единиц был экономико-географический, Россия была разделена на края и области, которые делились на округа, а последние — на районы. Территория именовалась областью, если основу ее экономики составляла промышленность, и краем — если сельское хозяйство. Но эта реформа, хорошо проработанная теоретически, имела один большой недостаток: в силу ряда причин реализовать ее на практике было невозможно. Реформа свертывается в 1930-е гг., а во второй половине 1930-х — 40-х гг. формируются привычные для нас административные образования.

В 1940 г. изменяются внешние (государственные) границы региона. В состав СССР переходит большая часть Карельского перешейка и Северное Приладожье, включенные в состав Карельской АССР, тогда же ставшей Карело-Финской ССР (КФ ССР). Основной отраслью специализации этой территории как в составе Финляндии, так и в составе СССР была лесная и целлюлозно-бумажная промышленность. В 1944 г. от Эстонии в состав России были переданы территории, лежащие к востоку от реки Нарва, а также большая часть Печорского (Петсерского) уезда, от Латвии — большая часть Пыталовского (Абрэнского) уезда, а из состава Карело-Финской ССР — часть Карельского перешейка, перешедшая к ней в 1940 г. В 1956 г. КФ ССР была преобразована в автономную республику в составе РСФСР.

Изменения структуры хозяйства Северной России стали происходить в конце 1950-х — начале 1960-х гг. и были связаны с волной

новой индустриализации, в ходе которой создавались в основном предприятия новых отраслей промышленности: электротехнической, радиотехнической, электронной, химической. Территориальные аспекты новой волны существенным образом отличали ее от индустриализации 1930-х гг. В 1930-е гг. основное внимание уделялось северной части региона, в 1950-е гг. и в более позднее время — южной, староосвоенной части. Крупнейшим предприятием, введенным в строй в 1950 гг., являлся Череповецкий металлургический комбинат, в 1960-е гг. — химический комбинат «Азот» в Новгороде, в 1970-е гг. — Котласский целлюлозно-бумажный комбинат (город Коржма). Новые предприятия радиотехнической промышленности строились в Новгороде, электротехнической — в Пскове и Вологде. Энергетическая база района усилилась за счет развития атомной энергетики: были построены АЭС в городе Сосновый Бор (Ленинградская) и пос. Полярные Зори (Кольская).

Негативные тенденции в развитии хозяйства Северной России приобрели устойчивый характер в 1970-е гг. и проявлялись в первую очередь в сокращении численности населения некоторых регионов (например, Псковской области). Сейчас численность населения снижается во всех регионах Северной России, за исключением Ненецкого АО. В начале XXI в. стали проявляться некоторые положительные тенденции в развитии экономики региона: создаются новые предприятия, в первую очередь в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Северо-Западный экономический район

Ленинградская область

Площадь 83,9 тыс. км², население — 1712,7 тыс. чел., в том числе городское 1128 тыс. чел., сельское 584,7 тыс. чел. Центр — Санкт-Петербург (не входит в состав области).

В пределах Ленинградской области выделяются пять экономико-географических районов: Выборгский, Пригородный, Волховский, Ижорский и Тихвинский.

Выборгский район включает в свой состав большую часть Карельского перешейка, кроме территории, непосредственно примыкающей к Петербургу. Отраслью промышленной специализации района

является целлюлозно-бумажная промышленность. Промышленная специализация района является унаследованной: первые предприятия лесной промышленности появились здесь еще в XVIII в., во второй половине XIX в. преобладающим видом деятельности стало производство бумаги, а в межвоенное время началось развитие целлюлозного производства. Предприятия целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности располагаются в городах Светогорск, Каменногорск, Приозерск и пос. Советский. Развитие этой отрасли связано с серьезными экологическими проблемами. Во второй половине 1980-х гг. Приозерский ЦБК был перепрофилирован на производство мебели, что привело к продолжающемуся по сей день упадку Приозерска.

В послевоенные годы в районе были построены предприятия АПК, в основном птицеводческого и животноводческого направления. Главным фактором, определившим строительство этих предприятий, был потребительский.

Транспортная сеть района развита очень хорошо. Через его территорию проходят железная и автомобильная дороги, связывающие Петербург с Финляндией, а также дороги от Петербурга в Западную Карелию. Дороги, идущие по магистральным направлениям, соединены между собой целой сетью дорог-стяжек, значительная часть которых построена по военным соображениям. В начале XXI в. введен в эксплуатацию морской порт в Приморске. Очень большое значение для развития района имеют рекреационные ресурсы, позволяющие осуществлять как традиционные направления рекреационной деятельности (туризм), так и агорекреацию.

Главные города района — Выборг, Приозерск и Приморск.

Выборг (80 тыс. чел.) основан в 1293 г. шведами, в начале XVIII в. был включен в состав России, а в 1811 г. стал частью вассального России Великого княжества Финляндского. В составе Финляндии Выборг (Винпури) находился до 1940 года, будучи третьим по величине городом этого государства. После «зимней войны» (1939–1940 гг.) Выборг отошел к СССР и был включен в состав Карело-Финской ССР, а в 1944 г. вместе с остальной территорией Карельского перешейка вошел в состав Ленинградской области. Сейчас население Выборга примерно такое же, каким оно было в 1938 г. Ведущей отраслью промышленности является судостроение. Выборг — узел внутренних водных и морских сообщений, здесь начинается Сайменский канал, связывающий Балтийское море с озерной системой Центральной Финляндии.



Рис. 4. Сайменский канал. Фото В. Л. Мартынова, 2007

Приозерск (19 тыс. чел.) основан в конце XIII в. как новгородская крепость Корела, в XVII в. был завоеван шведами и назван Кексгольмом, в XVIII в. под тем же названием включен в состав России, а в 1811 г. передан Финляндии (финское название города — Кякисалми). В 1940 г. возвращен СССР. Отрасли специализации города — общие для всего района (целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность).

Приморск (5,1 тыс. чел.) получил широкую известность после ввода в эксплуатацию нефтеналивного порта в 2001 г. Грузооборот порта ныне достигает почти 80 млн тонн в год.

Пригородный район включает в свой состав ближайшие окрестности Петербурга и является неотъемлемой частью Петербургской агломерации. Его границы проходят в 25–30 км от границ Санкт-Петербурга. Большая часть населения района работает в Петербурге, и практически все населенные пункты района представляют собой очень далеко отнесенные «спальные районы» города. Однако в 1990-е гг. на территории района достаточно активно строились новые предприятия и появлялись целые отрасли промышленности: автомобилестроение (завод «Форд» во Всеволожске), электротехническая промышленность, производство строительных материалов, производство табачных изделий (фабрика «Филипп Морис» в Ломоносовском районе). Но рост промышленности был «точечным»

и затронул главным образом территории, непосредственно примыкающие к Санкт-Петербургу.

Отраслями специализации хозяйства района являются рекреация (особое значение имеет побережье Финского залива) и сельское хозяйство. При этом рекреационная отрасль главным образом характерна для части района, расположенной к северу от Петербурга, а сельское хозяйство — для его южной части. В последние десятилетия особенно быстро развивалась агорекреация (формирование массивов садоводческих товариществ). Летнее население района превышает зимнее в несколько раз. Транспортная сеть здесь чрезвычайно густая, но отдельные части района практически не взаимодействуют между собой, основное направление — сообщение между этими частями и Санкт-Петербургом.

Наиболее крупные населенные пункты: города *Сертолово* (49 тыс. чел.), *Всеволожск* (60 тыс. чел.), *Отрадное* (24 тыс. чел.), *Шлиссельбург* (13 тыс. чел.), *Кировск* (31 тыс. чел.), *Никольское* (19 тыс. чел.), *Коммунар* (20 тыс. чел.). Происхождение этих городов различно, настоящее примерно одинаково. Сертолово выросло из гарнизона, Всеволожск — из дачных поселков, Шлиссельбург основан как крепость Орешек в XIV в., в качестве города существует с XVIII в. Отрадное, Кировск, Никольское и Коммунар при своем возникновении были поселками при промышленных предприятиях. Сейчас во всех этих городах ведется активная жилая застройка, численность их населения растет за счет притока жителей как из других регионов страны, так и из Санкт-Петербурга. Но и экономика, и социальная сфера этих городов развивается намного медленнее, чем растет численность населения, и в целом их «привязка» к Санкт-Петербургу лишь усиливается. Вся жизнь этих городов и их жителей связана исключительно с Петербургом, интересы Ленинградской области им безразличны, и на протяжении 1990-х гг. в некоторых населенных пунктах (например, Сертолово), неоднократно поднимался вопрос о переходе в состав Санкт-Петербурга.

Ижорский район — самый сельскохозяйственный район в пределах Ленинградской области, и АПК представляет собой одну из отраслей его специализации. В пределах этого района располагается Ижорская возвышенность, где товарное сельское хозяйство развивается на протяжении нескольких столетий.

Вместе с тем это наиболее полифункциональный район: к отраслям специализации здесь относятся электроэнергетика, основная химия, топливдобывающая, электротехническая и пищевая промышленность. Территориальная структура промышленности не имеет уна-

следованного характера. Индустриализация здесь началась в 1930-е гг. со строительством сланцедобывающих шахт (современный город Сланцы). Подавляющее большинство остальных предприятий было построено в последние десятилетия.

Через территорию района проходят железные и автомобильные дороги, связывающие Петербург с государствами Прибалтики, Беларусью и Украиной, но транспортная сеть характеризуется очень слабой связностью системы путей, вследствие чего отдельные части района практически не взаимодействуют между собой. Ижорский район имеет выход как к внутренним водным (р. Нарова и Чудское озеро), так и к морским путям (Финский залив), но до настоящего времени эти пути существенного значения в развитии района не имели. Строится новый морской порта в Усть-Луге, уже частично введенный в эксплуатацию. Через этот порт должны пойти грузы, ныне направляющиеся через порты Прибалтики.

Города района — Сосновый Бор, Тосно, Гатчина, Луга, Сланцы и Кингисепп.

Сосновый Бор (66 тыс. чел.) возник в 1967 г. с началом строительства Ленинградской АЭС. ЛАЭС и в настоящее время является градообразующим предприятием. Сосновый бор очень долгое время был «закрытым» городом, да и сейчас доступ туда ограничен.

Развитие **Тосно** (39 тыс. чел) связано с его транспортным положением (почтовая станция на тракте Петербург — Москва, узловая станция на железной дороге). Начиная с 1980-х гг., исключительно выгодное транспортно-географическое положение города стало основным фактором, определившим возникновение новых предприятий химической промышленности и машиностроения (тракторный завод «Катерпиллер»). В настоящее время город является одним из ведущих промышленных центров Ленинградской области.

Гатчина (90 тыс. чел.) ведет свою историю со времен новгородской независимости. В царствование Павла I Гатчина стала уездным центром, одним из городов дворцового ведомства. Со строительством Варшавской железной дороги город превратился в дачный центр. Индустриализация города относится к послевоенным десятилетиям. Одним из ведущих предприятий города является завод по производству авиационных двигателей. В Гатчине располагается также одно из ведущих научно-исследовательских учреждений России — Петербургский институт ядерной физики Российской академии наук (РАН), ныне входящий в состав Курчатовского института. Есть также и другие научно-исследовательские учреждения.

Луга (36 тыс. чел.) — один из городов, возникших при проведении административной реформы Екатерины II в 1770-е годы. Город был провозглашен уездным центром сначала Псковской, затем Петербургской губернии. Во второй половине XIX в. Луга стала центром района молочного животноводства. В ее окрестностях строятся многочисленные дачи. С введением в эксплуатацию дороги Луга — Новгород город стал железнодорожным узлом. В 1927–1930 гг. Луга была окружным центром. В послевоенное время здесь построены промышленные предприятия (завод «Белкозин», абразивный завод).

Сланцы (34 тыс. чел.) — город, основание которого относится к 1930-м гг., когда была начата разработка Гдовского месторождения сланцев. Города как единого целого не существует. Он представляет собой несколько поселков при шахтах, объединенных общим названием. Добыча горючих сланцев в настоящее время стала убыточной, шахты постепенно закрываются. В качестве компенсационной отрасли в городе развивается производство строительных материалов (цемента).

Кингисепп (50 тыс. чел.) был основан новгородцами в XIII в. как крепость на р. Луга, и назывался в то время Ям. В XVII в. город был завоеван шведами и назван Ямбургом, в XVIII в. под этим же названием возвращен России. Был уездным центром Петербургской губернии. В 1923 году переименован в честь первого секретаря Компартии Эстонии В. Кингисеппа. В 1970-е гг. здесь было построено одно из крупнейших в стране предприятий по производству минеральных удобрений — производственное объединение «Фосфорит». Нынешнее состояние Кингисеппа определяется тем, что неподалеку от города строится новый порт Усть-Луга, частично уже введенный в эксплуатацию.

Волховский район включает в свой состав территории, примыкающие к р. Волхов и юго-западному побережью Ладожского озера. Главными отраслями специализации района являются транспорт (город Волхов — железнодорожный узел, город Шлиссельбург — узел внутренних водных сообщений), нефтепереработка и химия органического синтеза (город Кириши), электроэнергетика (Волховская ГЭС).

Промышленное развитие района началось в межвоенное время. В 1926 г. было завершено строительство Волховской ГЭС, в 1930-е гг. построен Волховский алюминиевый завод. Развитие Киришского промышленного узла началось в 1960-е гг.

Территория, примыкающая к р. Волхов, издавна освоена в сельскохозяйственном отношении, но сельское хозяйство здесь традиционно имело значение обслуживающей отрасли.

Система путей сообщения территории фактически представляет собой полимагистраль — основные пути сообщения идут вдоль р. Волхов и побережья Ладожского озера.

Главные города района: Волхов и Кириши.

Возникновение города *Волхов* (47 тыс. чел.) относится к 1906 г., когда при пересечении железной дороги Санкт-Петербург — Пермь и реки Волхов была построена станция Званка. В 1914 г. эта станция стала исходным пунктом Мурманской железной дороги. В 1920-е гг. в связи со строительством Волховской ГЭС станция получила название Волховстрой (так она называется и сейчас), а город, возникший при этой станции, с 1937 г. называется Волхов. Основные предприятия города — Волховская ГЭС и алюминиевый завод.

Город *Кириши* (53 тыс. чел.) был построен в 1960-е гг. на месте практически полностью уничтоженного в годы Великой Отечественной войны (далее — ВОВ) села. Его возникновение было связано с сооружением нефтеперерабатывающего завода, первоначально работавшего на поволжской нефти. Строительство этого завода определялось выгодным транспортно-географическим положением Киришей — при пересечении железной дороги, связывающей Ленинград с Верхней Волгой, поскольку нефть первоначально поступала по железной дороге, и р. Волхов.

Тихвинский район — наименее заселенная и освоенная в экономическом отношении часть Ленинградской области. Главной отраслью специализации хозяйства района является лесная и деревообрабатывающая промышленность. Кроме того, здесь есть предприятия целлюлозно-бумажной промышленности (Сясьский ЦБК), строительных материалов (город Подпорожье), тяжелого машиностроения (город Тихвин), электроэнергетики (Свирские ГЭС) и цветной металлургии (глиноземный завод в городе Пикалево).

Начало промышленного освоения территории района приходится на межвоенное время. В 1930-е гг. началось строительство Свирских ГЭС, сооружен Сясьский целлюлозно-бумажный комбинат (город Сясьстрой) и начато освоение Тихвинского месторождения бокситов, в районе которого построен город Бокситогорск. Эти бокситы перерабатывались на Пикалевском глиноземном заводе и отправлялись на Волховский алюминиевый завод. В послевоенные годы в районе началось развитие обрабатывающей промышленности: в Тихвине был построен филиал Кировского завода (ныне завод «Трансмаш»).

Достаточно развитое сельское хозяйство имеет значение обслуживающей отрасли. Выход сельскохозяйственной продукции за пределы района относительно невелик. Транспортная сеть района развита слабо. Через его северную часть проходят дороги, связывающие Петербург с Мурманском, а через южную — дороги на Вологду и далее на восток. Взаимодействие между двумя этими направлениями практически не осуществляется. Главные города района: на юге Тихвин, Бокситогорск, Пикалево, на севере — Лодейное Поле и Подпорожье.

Тихвин (59 тыс. чел.) основан в XIV в. как посад на кратчайшем водном пути из бассейна Балтийского моря в бассейн Волги. При проведении губернской реформы Екатерины II преобразован в уездный город Новгородской губернии. С окончанием строительства Тихвинской водной системы в начале XIX в. начинается расцвет города, значительное сокращение движения по этой системе к концу XIX в. обусловило его упадок. В 1906 г. через город прошла железная дорога Петербург — Пермь. В годы ВОВ Тихвин стал железнодорожным узлом (была построена железная дорога Тихвин — Будогощь), что способствовало послевоенному промышленному развитию города.

Бокситогорск (17 тыс. чел.) в качестве поселка существует с конца 1920-х гг., статус города получил в 1950 г. Основание и развитие города было связано исключительно с запасами бокситовой руды (сырье для производства алюминия). Поскольку эти запасы сейчас исчерпаны, перспектив развития город не имеет, так как прочие отрасли промышленности в нем развивать невозможно.

Пикалево (22 тыс. чел.) было основано как поселок при строящемся в 1930-е гг. глиноземном заводе. Стал городом в 1954 г. Перспективы развития более благоприятны, чем у Бокситогорска, поскольку располагается на трассе магистральной железной дороги.

Лодейное Поле (21 тыс. чел.) основано в начале XVIII в.; здесь находились первые верфи Балтийского флота. В конце того же века становится уездным центром Олонецкой губернии. Географическое положение города (в среднем течении Свири, по которой шли все суда, направлявшиеся по Марининской системе) способствовало его развитию в XIX в. Со строительством Мурманской железной дороги (1916 г.) город становится железнодорожно-водным узлом. В 1927–1930 гг. был окружным центром. Современное экономическое значение города крайне невелико.

Подпорожье (19 тыс. чел.) образовано в 1956 г. путем формального объединения нескольких сел и поселка строителей Верхне-Свирской ГЭС (лагеря ГУЛАГа). В настоящее время существование города экономического смысла не имеет.

Новгородская область

Площадь 54,5 тыс. км², население 634,1 тыс. чел., из них городское 447,9 тыс. чел., сельское 186,2 тыс. чел.

На территории Новгородской области расположены три экономико-географических района: Новгородский, Старорусский и Боровичский.

Основа экономического потенциала Новгородской области сосредоточена в пределах **Новгородского района**. Отраслями его специализации являются химическая, радиотехническая и деревообрабатывающая промышленность. Почти все ныне существующие предприятия построены в послевоенное время. До ВОВ в нынешних пределах области развивались главным образом предприятия лесопромышленного комплекса.

Территория района — наиболее освоенная в сельскохозяйственном отношении часть Новгородской области. Сельскохозяйственное производство представлено в основном крупными предприятиями, специализирующимися на производстве животноводческой продукции. Специфичной для данного района отраслью сельского хозяйства является рыболовство в оз. Ильмень.

Организующей осью района является р. Волхов и идущая параллельно ей железная дорога от Великого Новгорода к станции Волховстрой (город Волхов). До ВОВ существовала железная дорога Новгород — Старая Русса, но во время войны и в первые послевоенные годы она была демонтирована.

Великий Новгород (219 тыс. чел, площадь 100 км²) — древнейший русский город. Годом его основания считается 859 г. В 862 г. здесь началось княжение Рюрика, первого русского князя. В честь этого события в 1862 году в Новгороде был сооружен памятник «Тысячелетие России».

В XI–XV вв. город был столицей Новгородской земли, включавшей в свой состав почти всю Северную Россию. С присоединением новгородских владений к Московскому государству значение города стало быстро падать. С 1727 г. — центр Новгородской губернии. На протяжении XVIII–XIX вв. исполнял почти исключительно административные функции. В 1927 г. стал окружным центром Ленинградской области, затем — городом областного подчинения. С образованием 5 июля 1944 г. Новгородской области стал ее центром.

Промышленное развитие города началось в конце 1950-х — начале 1960-х гг.: здесь были построены радиотехнические предприятия

(например, завод транзисторов имени Ленинского комсомола, ПО «Квант»), химический комбинат (ПО «Азот», ныне — АО «Акрон»). Радиотехнические предприятия в постсоветское время резко сократили выпуск продукции, либо вовсе прекратили его. В 1998 г. городу было возвращено историческое название — Великий Новгород, но в обиходе оно употребляется редко. В начале XXI в. в городе началось развитие новой отрасли — металлургии, как черной (Новгородский трубный завод), так и цветной (Новгородский металлургический завод).

Основные отрасли хозяйства **Старорусского района** — лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность, предприятия которых в основном небольшие, но размещены практически повсеместно.

Агропромышленный комплекс района развит слабо. Для размещения сельского населения района характерна мелкоселенность, развитие сельскохозяйственного производства серьезно сдерживается сложными природными условиями (высокая заболоченность, заlesenность и т. д.).

Через территорию района проходят железные дороги Санкт-Петербург — Витебск и Рыбинск — Вентспилс (бывшая Виндаво-Рыбинская железная дорога), но они существенного влияния на развитие хозяйства не оказывают. Автомобильных дорог в пределах района мало, в некоторых его частях их нет вообще.

Главный город района **Старая Русса** (32 тыс. чел.) — один из самых старых городов России, основан в X в. как ремесленный центр (соледобыча), торговое значение города было невелико. В конце XIX в. город становится транспортным центром: через него прошла Виндаво-Рыбинская железная дорога, от которой отходила дорога Старая Русса — Чудово (через Шимск — Новгород).

По своему хозяйственному значению в первой половине прошлого века Старая Русса превосходила Новгород, но резкое сокращение в послереволюционные годы движения по «хлебозэкспортной» Виндаво-Рыбинской дороге, а также демонтаж железной дороги вдоль западного берега Ильменя привели к ее резкому отставанию. Основными функциями города в настоящее время являются административная и рекреационная (старейший курорт Северо-Запада России).

Боровичский район имеет более сложную отраслевую структуру хозяйства, чем Старорусский. Развитие района во многом определялось его географическим положением: во времена новгородской независимости через его территорию проходили пути, связывавшие Новгород с «низовыми землями», в XVIII в. здесь же прошла трасса

Вышневолоцкой системы, в XIX в. — железная дорога Петербург — Москва.

Отраслями промышленной специализации района являются лесная и деревообрабатывающая промышленность, промышленность строительных материалов и легкая промышленность. Индустриализация района началась во второй половине XIX в.: здесь были построены фабрики по переработке древесного сырья и завод по производству огнеупоров. Легкая промышленность развивалась на основе ремесленных промыслов (производство кружев).

Для сельского хозяйства характерна мелкоселенность и мелкоконтурность угодий. Основным фактором, сдерживающим развитие сельскохозяйственного производства, является холмистый рельеф.

Основу транспортной сети региона составляют железные дороги Петербург — Москва (главный ход) и Петербург — Москва Бутырская, а также автомобильная дорога в том же направлении. Через западную часть района проходит железная дорога от Рыбинска к Балтийскому побережью (бывшая Виндаво-Рыбинская железная дорога). От главных дорог отходит несколько веток, некоторые из них связывают между собой главные дороги.

Главный город на территории района — **Боровичи** (54 тыс. чел.). Населенный пункт в районе Боровичских порогов на Мсте возник еще в XII–XIII вв., но особое значение Боровицкий посад приобрел после строительства Вышневолоцкой системы в начале XVIII в. Во время «губернской реформы» 1770-х гг. стал уездным городом. Во второй половине XIX в. началось промышленное развитие Боровичей: в районе этого города было обнаружено месторождение огнеупорных глин и начато производство шамота — огнеупорного кирпича, необходимого для черной металлургии. В 1927 г. город стал окружным центром Ленинградской области, позднее, так же как Новгород — городом областного подчинения. Сейчас — второй по численности населения город Новгородской области.

Псковская область

Площадь области 55,4 тыс. км², население 673,5 тыс. чел.: городское 472,6 тыс. чел., сельское 200,9 тыс. чел.

Новые предприятия в 1960-е гг. строились в основном в Пскове, а в 1970-е гг. стали открываться небольшие предприятия (филиалы псковских и ленинградских заводов) в районных центрах севера Псковской области. В отличие от Новгорода, где основными отраслями новой индустриализации были радиотехническая и химиче-

ская, в Псковской области большее значение приобрели электротехническая и легкая промышленность.

До начала 1970-х гг. Псковская область занимала первое место по объемам сельскохозяйственного производства на Северо-Западе, но затем на ведущие позиции в этой отрасли вышла Ленинградская область. Основным направлением развития АПК Псковской области является животноводство.

На территории области расположены три экономико-географических района: Псковский, Порховский и Великолукский.

Отрасли специализации **Псковского района** являются электротехническая, легкая, деревообрабатывающая и пищевая промышленность. Первые промышленные предприятия на территории района появились в конце XIX в. В основном это были небольшие предприятия лесной и пищевой промышленности. В межвоенное время, когда район был пограничным, его промышленность развивалась очень слабо, и индустриализация его практически полностью относится к новой волне, начавшейся в конце 1950-х гг.

Транспортная сеть района имеет отчетливо выраженный меридиональный характер. Через территорию района проходит железная дорога из Петербурга на Даугавпиле и далее на запад (бывшая Петербург-Варшавская железная дорога); примерно параллельно ей — Киевское шоссе.

Главный город района — **Псков** (203 тыс. чел., площадь 96 км²), один из древнейших русских городов. Годом его основания считается 903 г. Первоначально был одним из пригородов Новгорода, затем стал столицей независимого Псковского княжества. В 1510 г. включен в состав Московского государства. В XVI в. был одним из главных торговых городов этого государства, но в XVII в. его торговое значение резко снизилось, а в XVIII в. сошло на нет. Торговое значение Пскова определялось его транзитным положением на путях, связывавших Центральную Россию с портами Прибалтики. С присоединением прибалтийских земель к России, а также с основанием Петербурга надобность в подобном транзитном центре отпала.

С 1777 г. — центр Псковской губернии. Через Псков прошла Варшавская железная дорога, строившаяся в 1851–1862 гг. В начале XX в. Псков становится железнодорожным узлом: помимо Варшавской железной дороги, через него прошли Виндаво-Рыбинская дорога, а также дорога Полоцк — Псков — Гдов и далее на Нарву, ныне демонтированная. В межвоенный период темпы развития Пскова замедляются в связи с его пограничным положением.



*Рис. 5. Псков, место впадения реки Пскова в реку Великая (Нижние решетки).
Фото В. Л. Мартынова, 2007*

В 1927–1930 гг. Псков — окружной центр Ленинградской области, затем — город областного подчинения. С 23 августа 1944 г. — областной центр. В конце 1950-х гг. началась ускоренная индустриализация города. Основными отраслями специализации промышленности города стали электротехническая и легкая промышленность. Сейчас функции градообразующего предприятия фактически выполняет Псковская воздушно-десантная дивизия (официальное наименование — 76-я гвардейская Черниговская), которая занимает значительную часть города.

Порховский район — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть территории Псковской области. Ведущие отрасли промышленности района — лесозаготовительная и деревообрабатывающая. В этом отмечается сходство Порховского района и граничащего с ним Старорусского района Новгородской области. Но для Порховского района сельское хозяйство имеет большее значение, чем для Старорусского, что объясняется природными различиями: Порховский район более «возвышенный», чем Старорусский, значитель-

ная его часть располагается на водоразделе Псковско-Чудского озера и оз. Ильмень.

Основа транспортной сети района — Санкт-Петербург-Витебская железная дорога, автомобильные дороги имеют в основном местное значение.

Район характеризуется полицентричностью, основных населенных пунктов в нем три. Главный города района — *Порхов* (10 тыс. чел.) основан в 1239 г., как новгородская крепость на р. Шелонь. Это была часть системы крепостей, разделявших владения Великого Новгорода и Пскова. Военное значение город утратил к концу XVI в. С XVIII в. Здесь началось развитие льняного промысла. С 1776 г. город вошел в состав Псковской губернии. Ныне основные отрасли промышленности города — деревообрабатывающая и пищевая. Функции железнодорожного узла выполняет расположенный неподалеку от Порхова город *Дно* (9 тыс. чел.). В поселке городского типа *Дедовичи* (9 тыс. чел.) расположена Псковская ГРЭС.

Великолукский район коренным образом отличается от всех остальных территорий Северо-Запада тем, что он более тяготеет к Москве, чем к Санкт-Петербургу. Отраслями промышленной специализации района являются пищевая и легкая промышленность, а также старые отрасли машиностроения. Индустриализация района началась во второй половине XIX в. со строительством паровозово-вагоноремонтного предприятия в городе Великие Луки.

Транспортно-географическое положение района в целом благоприятно для его развития. Здесь пересекаются две магистральные железные дороги (Петербург — Витебск и Москва — Рига), и две автомобильные: шоссе, соединяющие Петербург с Киевом и Москву с Ригой. Достаточно хороша развита и сеть местных автомобильных дорог.

Главный город района — *Великие Луки* (99 тыс. чел.) — город в верхнем течении Ловати, в районе бывшей границы новгородских и литовских владений. Луки на Ловати известны с XII в. как одна из главных новгородских крепостей. Значение города было главным образом военным, с его утратой в XVIII в. город пришел в упадок.

Со строительством Московско-Рижской железной дороги развитие города возобновляется. В 1927 г. территория, примыкающая к Великим Лукам, включается в состав Ленинградской области, а город становится окружным центром. В 1928 г. Великолукский округ был передан в состав Западной области с центром в Смоленске, а в 1935 г. — в состав Калининской области. В 1944 г. была образована Великолукская область, упраздненная в 1957 г.

Главные отрасли промышленности города — старые отрасли машиностроения, представленные в основном сборочными предприятиями, и деревообрабатывающая промышленность. В последние годы быстрыми темпами стала развиваться пищевая промышленность. В настоящее время город является одним из центров мясоперерабатывающей и молочной промышленности в Северной России.

Санкт-Петербург

Площадь 1,4 тыс. км², население 4 848,7 тыс. чел. До 1998 г. в административном отношении территория нынешнего Санкт-Петербурга делилась на две части: собственно город (примерно 600 км²) и территории Ленинградской области (примерно 800 км²), подчиненные администрации города (Курортный район, северная часть Выборгского и Приморского районов, Колпинский, Пушкинский, Петродворцовый, Кронштадтский районы. В 1998 г. бывшие подчиненные территории были официально включены в состав Санкт-Петербурга. В пределах собственно города проживает примерно 4,1 млн чел., население бывших подчиненных территорий около 700 тыс. чел. Все население Санкт-Петербурга официально считается городским.

Город основан в 1703 г., с 1711–1712 гг. — столица России. Но каких бы то ни было официальных документов о переносе столицы в Санкт-Петербург никогда не издавалось. При основании города Петром I центр города предполагалось создать на Васильевском острове, а сам город выстроить по образу и подобию Амстердама. Нынешняя планировочная структура центра Петербурга окончательно сложилась в царствование Екатерины II, когда «парадный Петербург» стал больше напоминать итальянский, чем нидерландский город. Уже в ходе основания города были построены первые промышленные предприятия.

В 1708 г. Петербург стал центром Ингерманландской губернии, с 1711 г. именовавшейся Санкт-Петербургской. Постоянно расширялись пределы городской территории: к концу XVIII в. границей города была Фонтанка, затем — Обводный канал, во второй половине XIX в. началось расширение городской территории на правом берегу Невы. В 1871 г. город был выделен из состава Петербургской губернии в отдельное градоначальство.

В начале XX в. северная граница города проходила в районе нынешней Светлановской площади, южная — несколько южнее Обводного канала. В 1914 г. город был назван Петроградом. В 1915 г. чис-

ленность населения в нем была максимальной за всю дореволюционную историю — 2,5 млн чел. В 1918 году он перестал быть столицей. Революция и Гражданская война очень негативно сказались на развитии Петрограда, в 1924 г. переименованного в Ленинград. В 1919 г. население Петрограда составляло 800 тыс. чел. Нынешний Санкт-Петербург не является прямым продолжением дореволюционного, а представляет собой новый город на месте прежнего.

В 1927 г. при образовании Ленинградской области город был включен в ее состав на правах отдельного округа, а в 1931 г. выделен из состава области в отдельную административно-хозяйственную единицу.

Согласно принятому в 1935 г. Генеральному плану развития Ленинграда, он должен был расти преимущественно в южном направлении, но этот план так и не был реализован. В послевоенное время расширялись как пределы собственно города, так и границы территории, подчиненной Ленгорисполкому (ныне — администрации города). Последнее крупное изменение территории Ленинграда относится к 1972 г., когда в его состав был включен город Красное Село.

Территорию города можно разделить на исторический центр, ближний промышленный пояс, ближний жилой пояс, дальний промышленный пояс и дальний жилой пояс. За пределами дальнего жилого пояса началось формирование нового промышленного пояса, который можно назвать внешним. Следует иметь в виду, что, во-первых, в разных направлениях мощность этих районов различна, и, во-вторых, каждый из них делится на части реками, каналами и железными дорогами. Южная граница **исторического центра** проходит по Обводному каналу. В его пределы входит значительная часть Васильевского острова и Петроградская сторона. Здесь сосредоточена большая часть музеев и театров Петербурга, основные административные учреждения. Население исторического центра составляет примерно 1 млн чел., или около четверти населения города, а его площадь — всего около 50 км². Здесь отмечается самая высокая в России плотность населения. Это связано с тем, что в жилом фонде центра до настоящего времени преобладают коммунальные квартиры, которые появились в годы революции и Гражданской войны. Большая часть исторического центра застроена в конце XIX — начале XX в., к более ранней застройке относятся лишь широко известные здания — достопримечательности города.

В пределах **ближнего промышленного пояса** сосредоточены предприятия старых отраслей машиностроения, основанные в XIX — начале XX в. Этот пояс сплошной полосой идет вдоль Обводного ка-

нала от Морского порта (являющегося его частью) до р. Невы. В пределах этого пояса расположены все железнодорожные вокзалы Петербурга, и здесь же проходит ветка, соединяющая между собой все железные дороги, сходящиеся к Петербургу (ближнее полукольцо). К ближнему промышленному поясу относятся и предприятия на западе и севере Васильевского острова, а также на севере Петроградской стороны. На Выборгской стороне ближний промышленный пояс не образует сплошной полосы, расходясь в двух направлениях от Финляндского вокзала (по Большому Сампсониевскому и по Кондратьевскому проспектам). В настоящее время ближний промышленный пояс «явочным порядком» превращается в офисный район.

Ближний жилой пояс застроен в межвоенное время и в первое годы после ВОВ. Жилая застройка этого пояса формировалась так, чтобы обеспечить наиболее удобное сообщение с ближайшими промышленными предприятиями, поэтому жилые кварталы располагаются либо в непосредственной близости от ближнего промышленного пояса, либо вдоль главных наземных транспортных магистралей.

Дальний промышленный пояс формировался в 1960-е — 1970-е гг. вдоль тогдашних окраин Ленинграда и состоит из предприятий новых отраслей машиностроения. Здесь строились как новые заводы, так и филиалы уже существовавших к этому времени радиотехнических, электротехнических и других предприятий. Этот пояс наибольшей мощности достигает в северной части города. Предприятия дальнего промышленного пояса в силу меньшей материалоемкости производства обнаруживают гораздо меньшее тяготение к железным дорогам, чем предприятия ближнего пояса.

Дальний жилой пояс — пояс жилой застройки, создававшийся в 1970-е — 1990-е гг. Этот пояс создавался в то время, когда основным видом городского транспорта стал метрополитен. Развитие метрополитена давало возможность для строительства новых районов города, и в то же время районы новостроек требовали новых линий метро. Для дальнего жилого пояса свойственна прямоугольная квартальная планировка. Сообщение между его частями, даже соседними, осуществляется очень слабо.

Внешний промышленный пояс представлен несколькими промышленными зонами, расположенными в разных частях города. К северу находится самая мощная из ныне существующих промышленная зона «Парнас», сформировавшаяся в 1980-е гг. К северо-западу от собственно города, в районе пос. Парголово, создается промышленная зона «Каменка», к югу от города — «Шушары» в одноименном

после лже. Большое значение для дальнейшего развития этого пояса имеет строительство кольцевой автомобильной дороги (КАД).

Территории, ранее имевшие статус «подчиненных» администрации Санкт-Петербурга (в советское время — Ленинградскому городскому совету народных депутатов) территорий Ленинградской области, различаются по преобладающему направлению хозяйственной деятельности. Северо-западная часть (побережье Финского залива) используется в основном как рекреационная зона города, прочие направления деятельности имеют здесь второстепенный характер. Вдоль берега залива от окраины собственно города до внешних границ подчиненной территории тянется сплошная цепь курортных городов (*Сестрорецк* с населением в 37 тыс. чел., *Зеленогорск* — 13 тыс. чел.) и поселков. Но следует отметить, что юридически в составе Санкт-Петербурга никаких городов и поселков нет, а есть районы города и муниципальные округа.

К северу от Петербурга на бывших подчиненных территориях размещаются поселки Каменка, Парголово, Левашово, Новоселки, Осиновая Роща, жители которых в подавляющем большинстве работают в городе. В последние годы после введения в эксплуатацию КАД в этой части Санкт-Петербурга развернулось бурное офисное, промышленное и жилое строительство.

К востоку городские кварталы переходят непосредственно в сельскохозяйственные угодья и леса. Расположенная здесь станция петербургского метрополитена «Девяткино» находится уже на территории Ленинградской области.

К юго-востоку от города располагаются промышленные пригороды, из которых наиболее значительным является город *Колпино* (138 тыс. чел.). Градообразующее предприятие Колпино — Ижорский завод, ныне разделенный на несколько формально независимых друг от друга предприятий.

К югу и юго-западу от города в пределах подчиненных территорий располагаются города-музеи: *Пушкин* (бывшее Царское Село) (93 тыс. чел.), *Павловск* (16 тыс. чел.), *Петергоф* (73 тыс. чел.), *Ломоносов* (до 1944 город Ораниенбаум) (43 тыс. чел.). Между Пушкиным и Петродворцом находится южная часть Красносельского района (бывший город *Красное Село*, 44 тыс. чел.), вошедшая в состав города в 1972 г. У городов-музеев есть одна особенность — в них очень хорошо жить, но негде работать. К западу от города на о-ве Котлин расположен город *Кронштадт* (43 тыс. чел.), военно-морская база, когда-то бывшая главной базой ВМФ России, а затем Балтийского флота. С 1947 г., когда штаб Балтийского флота был переведен в го-

род Балтийск Калининградской области, значение Кронштадта стало снижаться. Сейчас он фактически представляет собой город-музей. Многочисленные проекты развития Кронштадта пока что не привели к существенным результатам.

Северный экономический район

Республика Карелия

Площадь 180,5 тыс. км², население 645,2 тыс. чел.: городское 503,9 тыс. чел., сельское 141,3 тыс. чел. Республика была образована как Карельская трудовая коммуна в 1920 г. В 1923 г. она стала автономной республикой. В 1940 г. преобразована в Карело-Финскую ССР, в 1956 г. вновь стала автономной республикой в составе РСФСР. Столица — Петрозаводск.

В экономико-географическом отношении территорию Карелии можно разделить на шесть районов: Петрозаводский, Сортавальский, Олонецкий, Костомукшский, Беломорский и Пудожский.

Основу социально-экономического потенциала республики, ее организующую ось составляет **Петрозаводский район**, протянувшийся от Петрозаводска на юге до Кемь на севере. Это наиболее многофункциональный экономико-географический район Карелии. Основная отрасль специализации района — целлюлозно-бумажная промышленность, но кроме этого, здесь существуют предприятия машиностроения, цветной металлургии и других отраслей промышленности. Большая часть промышленных предприятий района построена во время индустриализации в 1930-х гг., новая волна индустриализации изменений в территориальную структуру хозяйства Петрозаводского района практически не ввела.

Сельское хозяйство района развито слабо, основными производителями сельхозпродукции являются подсобные хозяйства промышленных предприятий, лишь в районе Петрозаводска существуют достаточно крупные предприятия АПК. Рыболовство, ранее развитое на побережье Белого моря и Онежского озера, ныне существенного значения не имеет.

Транспортная сеть района представляет собой меридиональную полимагистраль, вдоль которой и вытянут район. Составляющими этой полимагистрали являются Мурманская железная дорога, шоссе Ленинград — Мурманск и Беломорско-Балтийский водный путь.



Рис. 6. Музей-заповедник Киж, Карелия. Фото В. Л. Мартынова, 2008

Главные города района — Петрозаводск, Кондопога, Сегежа.

Петрозаводск (263 тыс. чел., площадь 113 км²) основан в 1703 г. как поселок при железоделательном заводе. В 1777 г. в связи с образованием Олонецкой губернии получил права города и статус губернского центра. В XIX в. выполнял исключительно административные функции, центром экономической жизни губернии был город Вытегра на южном берегу Онежского озера. В 1914 году было начато строительство Олонецкой железной дороги (ст. Званка — Петрозаводск), ставшей составной частью Мурманской железной дороги. Строительство железной дороги оживило хозяйственную деятельность в Петрозаводске, чему способствовало и придание ему столичного статуса. Во время строительства Беломорско-Балтийского канала в 1930-е гг. — одна из баз снабжения строительства, к этому же периоду относится начало индустриализации города. В послевоенные годы рост города в значительной мере определялся развитием социальной сферы (создание научных, образовательных учреждений). Несколько севернее Петрозаводска расположен его город-спутник **Кондопога** (33 тыс. чел.) с крупным целлюлозно-бумажным комбинатом, построенным в

1930-е гг. Сырье для Кондопожского ЦБК поступает главным образом с территорий, примыкающих к Онежскому озеру. В центральной части Беломорско-Балтийского водного пути расположен еще один центр целлюлозно-бумажной промышленности Карелии, город *Сегежа* с населением 30 тыс. чел.

Сортавальский район включает в свой состав Северное и Северо-Восточное Приладожье. Отраслями специализации района являются деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность. Индустриализация района началась еще во второй половине XIX в., когда здесь были созданы первые деревообрабатывающие предприятия. Развитие целлюлозно-бумажной промышленности началось в межвоенное время, когда эта территория входила в состав Финляндии.

Сельское хозяйство развито слабо. Транспортная сеть района достаточно густая, что объясняется как экономическими, так и стратегическими соображениями. Через его территорию проходят железные дороги, связывающие Петрозаводск с Петербургом, Выборгом и Олонцом, а также Западно-Карельская железная дорога (на Юшкозеро и Костомукшу). Эта дорога имеет наибольшее значение для экономического развития района, поскольку по ней поступает сырье для приладожских деревообрабатывающих и целлюлозно-бумажных предприятий. Строительство дороги было начато в послевоенные годы, так как до войны сырье для предприятий Приладожья поступало из Центральной Финляндии по рекам. Транспортные связи по Ладожскому озеру в настоящее время существенного значения для района не имеют.

Наиболее крупный город на территории района — *Сортавала* (32 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 19 тыс. без них), основанная как опорный пункт шведской колонизации в 1617 г. В начале XVIII в. была возвращена России (русское название — Сердоболь), с 1783 г. — город, уездный центр Выборгской губернии, вместе с которой в 1811 г. был передан в состав Финляндии. С середины XIX века — центр района лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности. Эти же отрасли сохранились в качестве отраслей специализации и в настоящее время. Большое значение для города имеет туризм, поскольку через него проходит путь на о-в Валаам, один из самых известных туристских объектов не только Карелии, но и России вообще.

Олонецкий район протянулся вдоль южной границы республики от Ладожского до Онежского озера. В отличие от вышеупомянутых районов, значительную часть населения здесь составляют карелы. Отрасли специализации района — лесозаготовительная промышлен-

ность и сельское хозяйство, представленные в основном небольшими предприятиями.

Главное направление развития сельского хозяйства — животноводство (до 1960-х гг. — растениеводство). Самый развитый в аграрном отношении экономико-географический район Карелии.

Транспортная сеть района развита слабо. Через его западную окраину проходит железная дорога от Лодейного Поля на Олонец и далее к Питкяранте, через восточную — Мурманская железная дорога. Автомобильные дороги района имеют в основном местное значение (исключение — Мурманское шоссе, проходящее через восточную часть района).

Наиболее крупный город на территории района — **Олонец** (9 тыс. чел.), основанный в ходе новгородской колонизации края в 1137 году. Особое значение как русская приграничная крепость приобрел в начале XVII в., когда Северное Приладожье отошло к Швеции. Город — с 1648 г. В начале XVIII в. в связи с изменением границ государства утратил военное значение. Оживление города отмечалось в середине XIX в., когда в районе Олонца была создана целая система небольших металлургических заводов. С прекращением их деятельности город вновь приходит в упадок. В настоящее время — организующий центр района лесозаготовок.

Костомукшский район — наиболее крупный по территории, но очень слабо освоенный в хозяйственном отношении. Отрасли специализации района — лесозаготовительная промышленность и добыча железной руды. Его индустриализация началась после Великой Отечественной войны. Леспромхозы сосредоточены в основном на территориях, примыкающих к Мурманской и Западно-Карельской железным дорогам, а также к отходящим от них веткам. Добыча железной руды производится в районе города Костомукша.

Сельское хозяйство в районе практически не развито. Транспортная сеть представлена двумя главными железными дорогами — Мурманской и Западно-Карельской, в начале 90-х годов соединенных веткой Кочкома — Ледмозеро. Главные автомобильные дороги — шоссе Петербург — Мурманск и отходящая от него дорога на Костомукшу.

Главный города — **Костомукша** (30 тыс. чел.) возникла в 1977 году, как поселок строителей горно-обогатительного комбината, город с 1983 года. Продукция Костомукшского ГОКа (железорудные окатыши) идет как в Россию, так и в Финляндию.

Беломорский район — северо-западная часть территории республики, примыкающая к побережью Белого моря. Традиционный

район расселения поморов, субэтнической группы русского народа, на протяжении столетий (примерно с XII в.) формировавшейся на побережье Белого моря и занимавшейся морским промыслом. Крупные поморские села сохранились на территории района до настоящего времени, но самих поморов остается все меньше. Организующую ось территории являют собой железные дороги, идущие параллельно побережью Белого моря: Мурманская железная дорога и отходящая от нее в Беломорске дорога на восток к магистрали Москва — Архангельск. Главные города района — Кемь и Беломорск.

Кемь (13 тыс. чел.) основана предположительно в XIV в., статус города приобрела в 1785 г., была уездным центром Архангелогородской губернии. В настоящее время основа экономики города — каскад небольших ГЭС на р. Кемь. Большое значение имеет также туризм, через Кемь проходит основной туристский поток, направляющийся на Соловецкие острова.

Беломорск (11 тыс. чел.) возник на месте села Сорока, стационарного поселка на линии Мурманской железной дороги и других поселений при строительстве Беломорско-Балтийского водного пути в 1930-х гг. Статус города получил в 1938 г., но фактически город и сейчас состоит из нескольких поселков и находится в состоянии глубокой депрессии.

К **Пудожскому району** относятся территории, лежащие к востоку от Онежского озера и Беломорско-Балтийского водного пути, а также Заонежье. Отличается чрезвычайно низкой степенью хозяйственного освоения. Основная отрасль хозяйства района — лесозаготовительная промышленность.

Транспортная сеть на территории района развита очень слабо. Через его северную часть проходит железная дорога Обозерская — Беломорск, построенная в 1941 г. и связывающая Мурманскую железную дорогу и дорогу Москва — Архангельск. Большое значение для развития района имеет судоходство по Онежскому озеру.

Наиболее крупный город на территории района — **Пудож** (10 тыс. чел.), основанный в XIV в. как новгородский посад на одном из важнейших путей в Двинскую землю — р. Водла. С присоединением Новгорода к Москве утратил свое значение. С 1785 года — город, уездный центр Олонецкой губернии. В XIX веке — центр района лесозаготовок. Лес отсюда отправлялся в Петербург. Оторванность Пудожского от сети современных путей сообщения привела к тому, что его развитие было и остается медленным.

Республика Коми

Площадь 416,8 тыс. км², население 901,6 тыс. чел., из них городское 693,9 тыс. чел., сельское 207,7 тыс. чел. Столица — Сыктывкар. В 1921 г. из частей Вологодской и Архангелогородской губерний была образована автономная область Коми-Зырян, позднее включенная в состав Северного края с центром в Архангельске. В 1936 г. автономная область была преобразована в Коми АССР.

На территории Республики Коми выделяются три экономико-географических района: Сыктывкарский, Ухтинский и Воркутинский.

Сыктывкарский район специализируется на производстве продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности, а также лесохимии. Это один из крупнейших лесопромышленных районов страны. Развитие промышленности началось в 1930-е гг. Лес сплавлялся по рекам бассейна Северной Двины к Архангельску, где и перерабатывался. После ввода в строй Печорской магистрали появилась возможность вывоза из этого района продукции деревообрабатывающей промышленности.

Этот район — наиболее сельскохозяйственный район Коми, что объясняется более благоприятными по сравнению с другими районами условиями для организации сельскохозяйственного производства.

Основу транспортной сети района, как и Республики Коми в целом, составляет Печорская магистраль. Большое значение для его развития имеет также дорога от Сыктывкара, пересекающая Печорскую магистраль у станции Микунь. Предполагается продлить эту дорогу на север до Карпогор, соединив тем самым Сыктывкар с Архангельском, и на юг через Кудымкар до Перми. Проектное сокращенное название этой дороги — Белкомур (Белое море — Коми — Урал).

Главный город района — **Сыктывкар** (251 тыс. чел. с подчиненными его администрации поселениями, 235 тыс. без них, площадь 152 км²). Основан в конце XVI в. (1586 г.) при устье южного притока Вычегды — р. Сысолы (по которой проходил путь к рекам Камского бассейна и далее на Урал и в Сибирь). Назван Усть-Сысольском. С 1780 г. — город, уездный центр Вологодской губернии. С образованием в 1921 г. Автономной области Коми-Зырян стал ее центром, поскольку других городов на территории автономной области просто не было. Переименован в 1930 г.

Столичный статус способствовал росту города, но в экономическом отношении он находился и находится на периферии Коми и теснее связан с Архангельской областью, чем с остальной территорией республики. Это в значительной мере определяется транспортно-

географическим положением города, находящегося в стороне от организующей оси Республики Коми — Печорской магистрали и связанного с этой магистралью туниковой веткой. Продление этой ветки на север до Архангельска и на юг до Перми будет способствовать экономическому развитию города.

В 1930-е — 1960-е гг. в городе велось активное строительство предприятий лесохозяйственного комплекса (ЛХК). Сыктывкар представляет собой один из основных центров производства продукции ЛХК в современной России.

Отраслями специализации **Ухтинского района** являются нефть и газодобыча. Первые попытки нефтедобычи в этом районе относятся к дореволюционным временам, но промышленная добыча началась в 1920-е гг. Нефть Ухты, как и уголь Воркуты, первоначально вывозилась по р. Печора. В годы ВОВ и в послевоенный период добыча нефти росла очень быстро. С начала 1970-х гг. началось сокращение объемов нефтедобычи. Особенностью ухтинской нефти является чрезвычайно высокое качество, позволяющее использовать ее для специальных целей. Это единственный нефтедобывающий район нашей страны, где часть нефти добывается шахтным способом. Добыча газа началась в 1950-е гг. и к настоящему времени по своему значению для республики превосходит нефтедобычу.

Основу транспортной сети Ухтинского района, так же как и Северного, составляет Печорская магистраль с отходящими от нее ветками, ведущими к центрам нефте- и газодобычи. Предполагается строительство ветки к месторождению бокситов в районе Тиманского кряжа.

Главный город района — **Ухта** (103 тыс. чел.), возникший как поселок Чибью в 1929 г. и в 1930-е гг. ставший, как и Воркута, центром локальной системы лагерей ГУЛАГа. Права города Ухта получила в 1943 г. Центр небольшой агломерации, в которую, кроме Ухты, входит город **Сосногорск** (28 тыс. чел.).

Отраслями специализации **Воркутинского района** являются угледобывающая и нефтедобывающая промышленность. Первые угледобывающие предприятия здесь возникли в 1930-е гг. Уголь вывозился по р. Печора. Темпы добычи стали резко расти после строительства в 1941 г. Печорской магистрали (дороги Коноша — Котлас — Воркута), достроенной в послевоенное время и связавшей север Коми с центральными районами Европейской России. В первые послевоенные годы темпы прироста угледобычи снизились, но затем вновь возросли в связи с сооружением Череповецкого металлургического комбината, ставшего основным потребителем воркутинского угля. Добы-

ча газа начала развиваться в 1980-е гг. На севере Республики Коми в 1990-е гг. была начата добыча бокситов в районе Тиманского края.

Сельское хозяйство практически не развито.

Основу транспортной сети района составляет Печорская магистраль и отходящие от нее небольшие ветки, одна из которых (дорога Чум — Лабитнанги) соединяет эту магистраль с нижним течением р. Обь.

Главный город района — **Воркута** (96 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 71 тыс. чел. без них). Город основан как поселок в начале освоения Печорского угольного бассейна в 1931 г. Затем — центр системы лагерей на севере Коми. С 1943 г. — город, центр маленькой агломерации, в которую входят окружающие город шахтерские поселки. Большое значение имеет также город **Печора** (57 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 44 тыс. чел. без них), расположенный при пересечении железной дороги и р. Печора. Город с 1949 г., основное предприятие — Печорская ГРЭС. Здесь находится одна из радиолокационных станций (РЛС) предупреждения о ракетном нападении, охватывающая практически все северное побережье России. После распада СССР другие такие станции остались за пределами России (в Украине, Латвии и Азербайджане). В качестве центра нефтедобычи важную роль играет город **Усинск** (47 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 43 тыс. чел. без них), специально для этого построенный. Строительство поселка началось во второй половине 1960-х гг., статус города приобрел в 1984 г.

Архангельская область

В состав области входит Ненецкий автономный округ (НАО). Площадь области составляет 590 тыс. км² (без Ненецкого автономного округа 413 тыс. км², площадь НАО составляет 176,8 тыс. км²), население 1 228,1 тыс. чел.: городское 928,9 тыс. чел., сельское 299,2 тыс. чел. (без Ненецкого автономного округа 1 185,4 тыс. чел., население округа составляет 42,7 тыс. чел., в том числе городское 28,7 тыс. чел., сельское 14 тыс. чел.).

На территории Архангельской области выделяются следующие экономико-географические районы: Северо-Двинский, Онежский, Мезенско-Пинежский и Печорский.

Основа социально-экономического потенциала Архангельской области сосредоточена в пределах **Северо-Двинского района**, отраслями специализации которого являются целлюлозно-бумажная, дере-

вообрабатывающая и лесозаготовительная промышленность, а также машиностроение (кораблестроение).

Лесная промышленность района (как и всей Архангельской области) начала развиваться еще в XVIII в. и отличалась ярко выраженным экспортным характером. Лес вывозился в основном за границу. Однако основа современной территориальной структуры промышленности сложилась в 1930-е гг., когда здесь началось строительство целлюлозно-бумажных предприятий. В 1970-е гг. эта структура стала такой, какой она сохранилась до настоящего времени. Кораблестроение имеет в какой-то мере унаследованный характер: на Белом море всегда преобладали суда местной постройки. Но современное содержание оно приобрело в послевоенные годы, когда здесь было организовано производство атомных подводных лодок.

Северо-Двинский район — район старого заселения, достаточно хорошо освоенный в сельскохозяйственном отношении. Сельские населенные пункты в глубинной части района в основном небольшие, в приморской части (Поморье) — крупные многодворные деревни. Основная отрасль специализации сельского хозяйства глубинных территорий района — животноводство, развивающееся здесь на протяжении длительного времени (с XVIII в.). Для Поморья основным направлением хозяйственной деятельности со времен новгородской колонизации этого края (XII–XIII вв.) являлось рыболовство и охота на морского зверя, но с исчерпанием рыбных запасов в Белом и Баренцевом морях эти промыслы пришли в упадок.

Транспортная сеть района имеет радиально-лучевой характер, главные пути сообщения сходятся к Архангельску. Основу этой сети составляют железная дорога Москва — Архангельск и р. Северная Двина, соединенные железной дорогой Коноша — Котлас, являющейся частью Печорской магистрали. Большое значение для развития района имеет морской транспорт. Архангельск — один из главных морских портов России. Основной грузопоток, проходящий через Архангельский морской порт, составляют лесные грузы. Этот порт является и портом отправления. Архангельск, как и Мурманск, являлся базой освоения Северного морского пути, и в настоящее время большая часть грузов, предназначенных для поселков в западной части этого пути, идет через Архангельск.

Главные города Северо-Двинского района — Архангельск и Котлас.

Основание *Архангельска* (356 тыс. чел., включая населенные пункты, подчиненные городской администрации, 349 тыс. чел. без них, площадь 294,5 км², включая населенные пункты, подчиненные

городской администрации) относится к 1583 г. На протяжении XVII века — главный морской порт России. В начале XVIII в. в ходе губернской реформы Петра I стал губернским центром. С этого же времени начинается упадок города, связанный с практически полным запретом на торговлю через любой морской порт России, кроме Санкт-Петербурга. Во второй половине XVIII в. торговля через Архангельск была разрешена. В XIX в. — центр крупного лесопромышленного района. В 1898 г. была построена железная дорога Москва — Архангельск (от Вологды до Архангельска — узкоколейка), связавшая город с центральными районами государства. В годы Первой мировой войны через город проходила часть грузов, поступающих от союзников по Антанте, в связи с чем железная дорога была перешита на широкую колею.

В 1930-е гг. началась индустриализация города и расширение морского порта, вызванное форсированием лесозэкспорта и освоением Северного морского пути. Во время ВОВ город был одним из портов прибытия грузов, поступающих от союзников по ленд-лизу.

В конце 1960-х — начале 1970-х гг. с введением в эксплуатацию Архангельского целлюлозно-бумажного комбината был сооружен железнодорожный мост через Северную Двину и проложена железная дорога от Архангельска до станции Карпогоры. Сырье для деревообрабатывающих и целлюлозно-бумажных предприятий Архангельска поступает по Северной Двине, а также всем сходящимся к городу железным дорогам.

Архангельск является центром агломерации, в которую входят еще два города — Северодвинск и Новодвинск. Оба города, в отличие от Архангельска, расположены на правом берегу Северной Двины. **Северодвинск** (194 тыс. чел.), основанный в 1938 г., ныне представляет собой центр атомного подводного кораблестроения в России. В **Новодвинске** (40 тыс. чел.), возникшем на месте крепости петровских времен, расположен Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат (ЦБК).

Образование **Котласа** (73,5 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 61 тыс. без них) относится к 1898 г., когда при слиянии Малой Северной Двины и Вычегды была построена конечная станция железной дороги от Перми. По этой дороге хлеб из Сибири должен был поступать на Северную Двину, сплавляться по ней к Архангельску и вывозиться за границу. С 1917 г. — город. В 1941 г. через него прошла Печорская магистраль. В 1950-е гг. в окрестностях Котласа был построен целлюлозно-бумажный комбинат, сырье для которого поступает из Вологодской области, Рес-

публики Коми и Кировской области (по Сухоне, Вычегде и железной дороге Котлас — Киров соответственно). В 1970-е гг. было начато строительство железной дороги Котлас — Галич, которая должна была связать по кратчайшему расстоянию Север и Центр Европейской России, но это строительство ограничилось сооружением небольшой ветки до г. Великий Устюг в Вологодской области.

Котлас, так же как и Архангельск, является центром агломерации, в состав которой входят города *Коржма* (40 тыс. чел.) и *Сольвычегодск* (2,5 тыс. чел.). В Коржме находится Котласский ЦБК, Сольвычегодск представляет собой хорошо сохранившийся уездный город XVIII–XIX вв.

Онежский район включает в свой состав территорию Архангельской области к западу от железной дороги Вологда — Архангельск. Территория района слабо заселена и освоена в хозяйственном отношении, главной отраслью специализации является лесозаготовительная промышленность. Зарождение лесных промыслов здесь, как и в Северо-Двинском районе, относится к XVIII в., и промыслы эти носили преимущественно экспортный характер. Отраслями хозяйства, в XVIII–XIX вв. работавшими на внутренний рынок, были солеварение (на побережье Белого моря) и рыболовство. Солеварение практически прекратилось к середине XIX в., не выдержав конкуренции с более дешевой ниже-волжской солью. Рыболовство утратило свое значение в послевоенные десятилетия в связи с сокращением рыбных запасов Белого моря.

Условия для развития сельского хозяйства в пределах Онежского района в целом более благоприятны, чем в Северо-Двинском районе. Здесь расположен один из старейших массивов сельскохозяйственного освоения в Северной России — Каргопольская сушь.

Организирующую ось района составляет р. Онега и слагающие ее реки и озера. Через северную часть района проходит железная дорога Обозерская — Беломорск. Автомобильных дорог немного, они не образуют единой сети, связывая крупные населенные пункты района со станциями железной дороги.

Главный город — *Онега* (21 тыс. чел.) возник в XVI в. при устье р. Онега как укрепление. С 1780 г. — город, уездный центр Архангелогородской губернии. В XIX в. — центр района лесозаготовительной промышленности. Сюда доставлялась большая часть леса, который заготавливался в бассейне р. Онега. Основные предприятия города относятся к деревообрабатывающей и лесохимической промышленности.

Мезенско-Пинежский район — наименее развитая в экономическом отношении часть области. Практически единственной отраслью хозяйства региона является лесозаготовительная промышленность. Сельское хозяйство имеет исключительно натуральный характер.

Главными путями сообщения являются внутренние водные пути (реки бассейнов Мезени и Пинеги). Бассейн Пинеги соединен с бассейном Северной Двины небольшим каналом. В пределы района заходит лесовозная железная дорога Архангельск — Карпогоры. Автомобильные дороги имеют исключительно местное значение и единой сети не образуют.

Наиболее крупный населенный пункт на территории района — *Мезень* (3,6 тыс. чел.). Основу промышленности города составляют деревообрабатывающие предприятия. Неподалеку от Мезени находятся морской и речной порты (пос. Каменка).

Границы **Печорского района** практически соответствуют рубежам Ненецкого автономного округа, который образован в 1929 г. как Ненецкий национальный округ, с 1977 года — автономный округ. Центр — Нарьян-Мар.

Отраслью промышленной специализации района (Ненецкого автономного округа) является нефте- и газодобыча. Основные районы нефтедобычи сосредоточены на юге и юго-востоке района, газодобычи — на севере района и шельфе Баренцева моря. В 1970-е гг. началось развитие нефте- и газодобывающей промышленности, основные перспективы которого связаны с разработкой шельфовых месторождений. Центром района морских промыслов является о-в Колгуев.

Основная отрасль сельского хозяйства — оленеводство, которым занимается коренное население (ненцы, коми).

Главные пути сообщения — внутренние водные (р. Печора) и морские. Автомобильных дорог на территории района практически нет, железных дорог нет совсем.

Главный город района — центр Ненецкого автономного округа *Нарьян-Мар* (21 тыс. чел.), расположенный в нижнем течении р. Печора. Неподалеку от нынешнего Нарьян-Мара с XV по XVIII в. существовал город Пустоозерск, бывший центром Печорской земли. Нарьян-Мар как город существует с 1935 г. Его развитие было связано с освоением природных ресурсов Республики Коми (уголь и нефть из Коми АССР в 1930-е гг. вывозились по Печоре, перегрузка их с речных судов в морские осуществлялась в Нарьян-Маре). Основные функции города в настоящее время — административные и транспортные (узел морских и внутренних водных путей).

Особая экономико-географическая единица — о-ва Северного Ледовитого океана, относимые к Архангельской области (Новая Земля, Земля Франца Иосифа, Колгуев и Вайгач).

Новая Земля — единственный архипелаг в российском секторе Арктики, имевший постоянное население. Заселение островов было начато в 1878 г., но в 1954 г. все местные жители (около 200 чел.) были выселены, а на Южном острове Новой Земли образован полигон для проведения атомных испытаний. В настоящее время официально представляет собой городской округ «Новая Земля», входящий в Архангельскую область на правах района (центр — пос. *Белушья Губа*, бывший «секретный поселок» Архангельск-55, население примерно 1,9 тыс. чел., все население Новой Земли — примерно 2,5 тыс. чел.).

Земля Франца Иосифа экономического значения не имеет. Остров Колгуев является базой освоения нефтегазоносных месторождений на шельфе Баренцева моря. Ныне на Вайгаче хозяйственная деятельность практически не ведется, но в 1930-е гг. здесь предпринимались попытки добычи полезных ископаемых (оловянной руды).

Вологодская область

Площадь 144,5 тыс. км², население 1 202,3 тыс. чел., в том числе городское 849,7 тыс. чел., сельское 352,6 тыс. чел.

Выделяются три экономико-географических района: Вологодский, Белозерский и Великоустюгский.

Вологодский район включает в свой состав территории, расположенные между Вологдой и Череповцом. Это самый маленький по площади из экономико-географических районов Вологодской области, но в его пределах сосредоточена основная часть ее населения и социально-экономического потенциала. Этот район обнаруживает большее сходство с примыкающими территориями Центрального района, чем с остальной Северной Россией. Отраслями его специализации являются черная металлургия, основная химия и электротехническая промышленность. Индустриализация района началась в 1930-е гг., когда здесь были созданы первые предприятия целлюлозно-бумажной, деревообрабатывающей и легкой промышленности. В ходе новой индустриализации как отрасли специализации сформировались черная металлургия (Череповец) и электротехническая промышленность (Вологда).

Этот район — территория старого аграрного освоения, и товарное сельское хозяйство здесь развивается с XVI–XVII вв. В XIX в. главной отраслью сельскохозяйственного производства стало живот-

новодство молочного направления, чему способствовали и природные условия (заливные луга в поймах рек). В ходе коллективизации численность крупного рогатого скота значительно сократилась, и последствия этого сокращения преодолеть так и не удалось.

Транспортная сеть района развита очень хорошо. Через его территорию проходят две магистральных железных дороги (Петербург — Пермь и Москва-Архангельск), а также магистральные автомобильные дороги в тех же направлениях, что и железные, но проложенные по несколько иным трассам. Большое значение для развития района имели и частично сохранили до настоящего времени внутренние водные пути: Волго-Балтийский водный путь (ранее — Марининская система) и р. Сухона.

Главные города района — Вологда и Череповец.

Вологда (309 тыс. чел, площадь около 100 км²), являясь областным центром, по численности населения несколько уступает Череповцу. Город был основан в 1147 г. новгородцами как опорный пункт на водном пути, ведущем в двинские владения Новгородской республики. В XIV в. стала «смесным» (совместным) владением Новгорода и Москвы, а в начале XV в. окончательно отошла к Москве. Во второй половине XVI в. значение Вологды резко возрастает, она становится важнейшим узлом торговых коммуникаций Московского государства. Существует легенда, согласно которой Иван Грозный собирался перенести в Вологду столицу своего государства.

Расцвет города относится к первой половине XVII в., в XVIII столетии Вологда, как и Архангельск, приходит в упадок. В ходе Екатерининской реформы административно-территориального деления стала губернским центром. Сооружение Северо-Двинской системы, связавшей бассейн Северной Двины с Марининской системой, способствовало развитию Вологды.

В 1872 г. была построена железная дорога Москва — Вологда, позднее продленная до Архангельска. В 1906 г. через город прошла Северная железная дорога (Петербург — Вятка — Пермь) и он стал железнодорожным узлом. В XIX — начале XX в. — центр района молочного животноводства (вологодское масло). Как память об этом, в Вологде и сейчас существует единственная в России молочнохозяйственная академия.

В это же время создаются первые предприятия легкой промышленности, ориентированные на переработку льна. В 1930-е гг. к северу от Вологды, при пересечении железной дороги Вологда-Архангельск и р. Сухона, был построен целлюлозно-бумажный комбинат (город Сокол). В годы ВОВ в Вологду были эвакуированы про-

мышленные предприятия, что способствовало ее индустриализации. В послевоенные десятилетия развитие города обеспечивалось в основном за счет строительства предприятий «новой индустриализации» (в частности, электротехнической промышленности). Неподдалеку от Вологоды расположен город **Сокол** (38 тыс. чел.), в котором находится целлюлозно-бумажный комбинат.

Череповец (312 тыс. чел., площадь около 100 км²) возник как опорный пункт Москвы на пути из Новгородских владений на Волгу (Воскресенский монастырь) в XIV в. С 1777 г. — город, уездный центр Новгородской губернии. В начале XIX века стал одной из главных пристаней Маринской системы. С 1906 г. — железнодорожно-водный узел. С 1918 по 1927 г. — центр Череповецкой губернии, с 1927 по 1937 г. вошел в состав Ленинградской области, в 1937 г. передан во вновь образованную Вологодскую область. Во второй половине 1930-х гг. начал рассматриваться как одна из возможных площадок для строительства металлургического комбината. В 1940 г. в Череповце началось строительство металлургического завода, прерванное войной.

После ВОВ строительство было продолжено, и во второй половине 1950-х гг. введена в строй первая очередь комбината, ныне являющегося градообразующим предприятием Череповца. Наряду с черной металлургией, отраслями специализации города являются основная химия и деревообрабатывающая промышленность. Невзирая на высокий уровень развития экономики, представляет собой «индустриальную деревню» и в силу крайне низкого уровня развития социальной сферы конкуренции Вологде в качестве областного центра составлять не может.

Белозерский район включает в свой состав в основном территории, лежащие к западу от трассы Волго-Балтийского водного пути. Главной отраслью промышленности района является лесозаготовительная. Кроме этого, на территории района существуют предприятия деревообрабатывающей и пищевой промышленности.

В сельскохозяйственном отношении лучше освоена южная часть района, примыкающая к р. Молога. Здесь, как и в Центральном районе, основная товарная отрасль сельского хозяйства — молочное животноводство.

Сеть путей сообщения района развита слабо и единой системы не образует. В южной части проходит железная дорога Петербург — Пермь, и самой крупной станцией на ней в пределах района является Бабаево. На востоке района — Волго-Балтийский водный путь, от которого отходит водный путь местного (в настоящее время) значения

— Северо-Двинская система. На большей части территории района (между Волго-Балтом, границей Вологодской области и железной дорогой) пути сообщения практически отсутствуют.

Населенные пункты Белозерского района примечательны, скорее, с точки зрения истории, чем современного значения. Здесь расположен один из древнейших русских городов — **Белозерск** (10,1 тыс. чел.), наследник прежнего Белоозера. Правда, Белоозеро располагалось на северном берегу Белого озера, при впадении в него р. Ковжи, а Белозерск — на южном берегу, при истоке Шексны.

Неподалеку от Белозерска, на левом берегу Шексны находится город **Кириллов** (8 тыс. чел.), обязанный своим возникновением Кирилло-Белозерскому монастырю. Фактически за счет монастыря, представляющего собой один из главных экскурсионных объектов Вологодской области, город существует и в настоящее время.

Наиболее крупный по экономическому потенциалу в настоящее время город района — **Вытегра** (10,9 тыс. чел.), расположенный при устье реки Вытегра, у соединения Волго-Балтийского водного пути и Онежского озера. Стала городом в 1773 г., уездный центр Олонецкой губернии. Особое значение приобрела со строительством Марининской водной системы. В Вытегре находились органы управления этой системой, и в то же время она была одним из главных ее перевалочных центров, а также центром экономической жизни Олонецкой губернии. С окончательным упразднением этой губернии в 1922 г. отошла в состав Петроградской губернии, с 1927 г. вошла в Ленинградскую область, с 1937 г. — в Вологодскую. Основа хозяйства города в настоящее время — водный транспорт. Это один из узловых пунктов Волго-Балта.

Великоустюгский район включает в свой состав территорию Вологодской области к востоку от железной дороги Москва — Архангельск.

На большей части территории района единственной отраслью промышленности является лесозаготовительная. Лес доставляется по внутренним водным путям в Архангельскую область, где перерабатывается на целлюлозно-бумажных и деревообрабатывающих предприятиях Котласа и Архангельска.

Основу транспортной сети района составляет р. Сухона и идущая параллельно ей автомобильная дорога от Вологды на Великий Устюг. Прочие автомобильные дороги имеют в основном местное значение, железных дорог на территории района практически нет (лишь на крайнем северо-востоке в его пределы заходит небольшая ветка на Великий Устюг).

Главные города района — Великий Устюг и Тотьма.

Великий Устюг (Устюг) (40 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 31 тыс. чел. без них) основан в начале XIII века ростовскими князьями в узле торговых коммуникаций Великого Новгорода — путь по Северной Двине вел в двинские, а по реке Юг — в вятские владения новгородцев. Основным «направлением хозяйственной деятельности» города в первые столетия его существования был грабеж новгородских купеческих караванов. Не зря Иван Грозный, ненавидевший новгородскую вольность лютый ненавистью, добавил к названию Устюга слово «Великий».

Общие тенденции развития города в XVI–XIX вв. характерны для всех крупных городов Русского Севера: расцвет в XVII в., затем — двести лет упадка. В 1918 г. стал центром Северо-Двинской губернии, затем — в составе Северного края и Вологодской области. Отрасли специализации хозяйства города весьма специфичны не только для Вологодской области, но и для России в целом: главными предприятиями Великого Устюга являются фабрика «Северная чернь» (изготовление художественных изделий из серебра) и щетинно-щеточная фабрика.

Тотьма (10 тыс. чел.) — город, основанный в XII в. новгородцами как опорный пункт в среднем течении р. Сухоны. В XVI–XVIII вв. Тотьма, как и Великий Устюг, дала целую плеяду землепроходцев, завоевавших для России ее сибирские, дальневосточные и американские владения. Исход именно из этих городов был в значительной мере связан с изменением их политико-географического положения. Как Устюг, так и Тотьма до конца XV в. имели в первую очередь военное значение, их развитие определялось состоянием перманентной войны между Великим Новгородом и Москвой. Присоединение новгородских земель к московским владениям привело к прекращению этой войны, но люди, привыкшие к постоянным битвам, в условиях мира жить не могли. По рекам, волокам и морям они начали уходить на восток, сражаясь с «инородцами» и приводя их под «высокую руку» московских царей и петербургских императоров.

Мурманская область

Площадь 144,9 тыс. км², население 796,1 тыс. чел., в том числе городское 739,0 тыс. чел., сельское 59,1 тыс. чел.

В пределах области выделяются пять экономико-географических районов: Мурманский, Хибинский, Печенгский, Туломский и Ловозерский.

Мурманский район включает в свой состав территории, непосредственно примыкающие к восточному побережью Кольского залива. В его пределах проживает около половины населения области, но площадь района всего около 350 км². Характерной особенностью Мурманского района является крайне низкий уровень индустриального развития. Единственной отраслью промышленности, которая может быть отнесена к отраслям специализации района, является пищевая (рыбоперерабатывающая).

Главная отрасль агропромышленного комплекса района — рыболовство. Однако Мурманск служит лишь базой для рыболовных флотилий, лов и переработка рыбы производится в основном в Северной Атлантике.

Определяющее значение для развития системы транспортных коммуникаций и района в целом имеет выход к незамерзающему Кольскому заливу, все остальные пути сообщения ориентированы на обеспечение потребностей морского порта. Основу системы наземных транспортных коммуникаций в пределах района составляет Мурманская железная дорога и идущее параллельно ей шоссе.

Почти вся территория района — сплошная полоса городской застройки. Наиболее значимые населенные пункты в его пределах — Мурманск, Североморск, Кола и Полярный.

Мурманск (308 тыс. чел., площадь около 150 км²) — самый большой город в мире за Полярным кругом. Основание города связано с событиями первой мировой войны, когда все морские выходы из Европейской России были перекрыты флотами враждебных государств, поэтому в 1914 г. было решено построить железную дорогу от Петербурга к незамерзающему побережью Баренцева моря. При конечной станции этой дороги на берегу Кольского залива возник поселок, в конце 1916 г. преобразованный в город Романов-на-Мурмане. Весной 1917 г. он был переименован в Мурманск, а в 1920 г. стал губернским центром. Мурманская губерния была уникальной по своему устройству — по малочисленности населения она не делилась на уезды, и волости подчинялись непосредственно губернскому центру.

В годы изна для ускорения процесса освоения Мурманского края был принят «американский путь» — территории, примыкающие к железной дороге, были переданы в ее ведение с правом строить здесь промышленные предприятия, основывать населенные пункты и т. д. Дорога стала основой для так называемого Мурманского торгово-колонизационного комбината. Население города росло фантастическими темпами (1926 г. — 9 тыс. чел., 1939 г. — 119 тыс. чел.). В годы Второй мировой войны Мурманск служил основным портом при-

бытия северных конвоев, доставлявших в СССР грузы от союзников по антигитлеровской коалиции.

В послевоенные десятилетия город становится главным рыбным портом России, но в 1950-е гг. рыбный промысел здесь переживает кризис, связанный с исчерпанием рыбных ресурсов Баренцева моря, однако позднее его значение восстанавливается в связи с переносом районов лова в Атлантику. В 1960-е гг. резко возрастает значение Мурманска как торгового порта, что связано с приходящимся на эти годы началом расширения участия СССР в системе мирового разделения труда. В 2009 г. был построен автомобильный мост через Кольский залив протяженностью 2,5 км, обеспечивший устойчивую связь Мурманска с западной частью области, а через нее — с Норвегией и Финляндией.

Мурманск — торговый и рыбный порт, главный военный порт — *Североморск* (67 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 50 тыс. чел. без них), расположенный несколько севернее Мурманска и являющийся главной военно-морской базой России. Эта база возникла в годы войны. В 1951 г. пос. Ваенга, где она расположена, получил права города и название Североморск. Особое значение приобрел в 1960-е гг., с образованием атомного подводного флота СССР, поскольку является одним из двух выходов России (а ранее — СССР) в открытый океан (второй выход — Петропавловск-Камчатский). На западном берегу Кольского залива расположена «закрытая административно-территориальная единица» Александровск (население 43 тыс. чел.), в состав которой входят города Полярный, Гаджиево и Снежногорск, крупнейший из них — город *Полярный* (17,3 тыс. чел.), основанный в 1895 г. как порт Александровск. Все эти города — военно-морские базы.

Хибинский район включает в свой состав Хибинскую агломерацию. К отраслям специализации района относятся отрасли как добывающей (добыча апатитов, железной руды), так и обрабатывающей промышленности (цветная металлургия). Энергетическую основу района составляет каскад Нивских ГЭС и Кольская АЭС. Промышленное освоение территории района началось в 1930-е гг., и формирование современной отраслевой и территориальной структуры хозяйства продолжалось до 1970-х гг.

Сельское хозяйство района — земледелие закрытого грунта, выполняет исключительно обслуживающие функции.

Основа транспортной сети района — Мурманская железная дорога, от которой отходят небольшие ветки. Часть их используется как для грузового, так и для пассажирского сообщения (дорога на Ков-

дор), некоторые — только для грузового (ветка на Мончегорск). Начаты работы по соединению железной дороги на Алакуртти, отходящей от Мурманской магистрали, и железнодорожной сети Финляндии. Первый проект такого соединения был предложен еще в 1940 г. Построить эту дорогу Финляндия обязалась по мирному договору, завершившему советско-финляндскую войну 1939–1940 гг.



Рис. 7. Заброшенный железнодорожный вокзал в городе Кировск, Мурманская область.
Фото В. Л. Мартынова, 2005

Города здесь небольшие и узкоспециализированные. Наиболее крупный город района и его организующий центр — *Апатиты* (60 тыс. чел.), расположенный на трассе Мурманской железной дороги. Поселок при станции Апатиты возник в 1935 г., но лишь в 1950-е гг. со строительством нового города он приобрел свое нынешнее значение. В 1966 г. стал городом, отрасль промышленной специализации — производство апатитового концентрата (сырья для производства фосфорных удобрений). Является научным центром Мурманской области, здесь расположен Кольский научный центр РАН.

Неподалеку от Апатит находится город *Кировск* (31 тыс. чел.), с которого и началось освоение Хибин на рубеже 1920-х — 1930-х гг. Первоначальное название города — Хибиногорск. Город *Мончегорск* (48 тыс. чел.) производит легирующие металлы, в *Оленегорске*

(30 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 23 тыс. чел. без них) добывается железная руда.

Печенгский район — небольшая территория на крайнем северо-западе Мурманской области. Исконно русская территория, в 1920 г. переданная в состав Финляндии. В ходе войны 1939–1940 гг. эта территория была занята Красной армией, но возвращена Финляндии. Окончательно передана СССР (России) в 1944 г. Главная отрасль промышленности — цветная металлургия (комбинат «Печенганикель»), развивающаяся здесь с 1950-х гг., первоначально — на основе местных руд. Сейчас основной источник сырья, так же как и для Мончегорска — Норильск.

Главные города района — **Заполярный** (16 тыс. чел.) основанный в 1956 г., как поселок при строящемся в то время горно-металлургическом комбинате, город с 1963 г. Единственная отрасль промышленности — добыча руд легирующих металлов. В районе Заполярного находится Кольская сверхглубокая скважина, бурение которой проводилось в 1970–1992 гг. Второй по значимости — поселок городского типа **Никель** (13 тыс. чел.), где и расположен комбинат «Печенганикель», построенный еще в 1930-е гг., когда эта территория принадлежала Финляндии.

Тулумский район располагается между Мурманской железной дорогой и границей России. В пределах Тулумского района располагается только один город — **Ковдор** (19 тыс. чел.), основанный как поселок при строящемся в то время горно-обогатительном комбинате и в 1965 г. получивший статус города. Численность населения города быстро сокращается (1989 г. — 31 тыс. чел.). Основная отрасль промышленности — добыча и обогащение железной руды. Есть небольшие населенные пункты, сосредоточенные главным образом вдоль железной дороги, соединяющей Россию (ст. Ручьи) и Финляндию (ст. Келлоселькя). До 1940 г. часть этой территории принадлежала Финляндии (так называемая область Куолемайяви).

Ловозерский район занимает часть Кольского полуострова, расположенную к востоку от Мурманской железной дороги. Основные центры — поселок городского типа **Ревда** (8 тыс. чел.) и город **Островной** (2 тыс. чел.). Ревда была основана в 1950 г. как центр добычи редкоземельных металлов. Островной, ранее «закрытый город» Мурманск-140, является одной из баз атомного подводного флота России. На побережье Белого моря есть крупные поморские села (Умба, Варзуга и т. д.), но большая часть территории района не имеет населения.



ЦЕНТРАЛЬНАЯ РОССИЯ (ЦЕНТРАЛЬНЫЙ, ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНЫЙ И ВОЛГО-ВЯТСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РАЙОНЫ)

СОСТАВ РЕГИОНА

Центральная Россия в целом: площадь 915,1 тыс. км² (5,3% территории России), население 45 873,2 тыс. чел. (31,1% населения России), городское население 36 545,9 тыс. чел. (33,4% городского населения России), сельское население 9 377,3 тыс. чел. (24,9% сельского населения России).

В состав *Центрального экономического района* входят Брянская, Владимирская, Ивановская, Калужская, Костромская, Московская области, Москва, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тверская, Тульская, Ярославская области.

Площадь района 482,5 тыс. км² (2,8% территории России), население 31 178,4 тыс. чел. (21,8% населения России). Городское население района составляет 26 639,8 тыс. чел. (25,3% городского населения России), сельское население 4588,6 тыс. чел. (12,2% сельского населения России).

К *Центрально-Черноземному району* относятся Белгородская, Воронежская, Курская, Липецкая и Тамбовская области.

Площадь района 167,8 тыс. км² (1% территории России), население 7 260,2 тыс. чел. (5,1% населения России), городское население 4 621,8 тыс. чел. (4,4% городского населения России), сельское население 2 638,4 тыс. чел. (7,0% сельского населения России).

Волго-Вятский район образуют Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Чувашская Республика, Кировская и Нижегородская области.

Площадь района 264,8 тыс. км² (1,5% территории России), население 7 434,6 тыс. чел. (5,2% населения России), городское население 5 284,3 тыс. чел. (3,7% городского населения России), сельское население 2 150,3 тыс. чел. (5,7% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Процесс хозяйственного освоения территории современной Центральной России начался во второй половине первого тысячелетия

нашей эры. Первоначально осваивались западная и восточная окраины региона. Через западную часть Центральной России проходил меридиональный водный путь, соединявший Балтийское море с Черным («путь из варяг в греки»), а через восточную часть — Балтийско-Каспийский водный путь. На территориях, примыкавших к этим путям, основывались первые города Центральной России: Смоленск в верховьях Днепра (в 60-х гг. IX в.), Ростов (862 г.) на оз. Неро в бассейне верхней Волги, Муром (862 г.) на Оке.

С образованием Киевского государства нынешняя Центральная Россия становится его северо-восточной окраиной (Залесье, т. е. территория «за лесом», водоразделом Днепра и Волги). В X–XI вв. сюда начинает перемещаться население из центральных районов Киевской Руси (Приднепровья). Путь от Киева в Залесье шел по р. Десна, притоку Днепра, до ее истоков, откуда по нескольким волокам переходил на реки бассейна Оки («Черниговская дорога», по которой Илья Муромец шел на службу к князю Владимиру Красное Солнышко). На Оке строятся русские города-крепости, постепенно продвигавшиеся от ее истоков к устью. Водораздел Днепровского и Волжского бассейнов находится на территории современных Брянской, Орловской и Калужской областей.

В то же время возводятся первые русские крепости на границе леса и степи, располагавшиеся на притоках Десны (например, нынешний город Курск). Таким образом, в начале нашего тысячелетия осваивается южная окраина Центральной России. Рост численности населения, усложнение системы хозяйственных связей приводят к строительству новых городов и на ранее освоенных территориях. На северо-востоке Центральной России возникают новые города: Суздаль (1024 г.), Ярославль (1071 г.), Владимир (1108 г.) и др. Столь бурное градостроительство в восточной части Волжско-Окского междуречья определялось тем, что здесь самой природой созданы чрезвычайно благоприятные условия для ведения сельского хозяйства, участки степи среди лесов — Владимирские ополья.

Западная окраина Центральной России развивалась в это время медленнее восточной, здесь новые города практически не строились. Это было связано с прекращением движения по пути «из варяг в греки» и худшими, чем на востоке, агроклиматическими условиями (холмистый рельеф, высокая заболоченность).

В XII в. усиливаются миграционные потоки, направленные из Приднепровья в Залесье. Видимо, не совсем правомерно утверждение о том, что переселенцы из бассейна Днепра колонизовали территорию нынешней Центральной России, так как здесь и до их прихода прожи-

вало достаточно многочисленное население и существовали города, но роль этих переселенцев в хозяйственном освоении нынешнего центра России отрицать нельзя. Причиной их перемещения на север стало давление кочевых половецких племен, занявших в XII в. причерноморские степи.

Резкий рост численности населения привел к тому, что в XII в. пределы освоенной в хозяйственном отношении территории Центральной России были расширены. В XII в. это расширение обеспечивалось за счет вовлечения в хозяйственный оборот внутренних частей региона (1147 г. — год основания в числе многих других крепостей Москвы). В XIII в. русские владения в Залесье расширяются в восточном и северо-восточном направлениях (начало XIII в. — основание Костромы, Галича, Устюга, Твери, Нижнего Новгорода). В это время колонизационные потоки, направлявшиеся из Залесья, сталкиваются с потоками новгородской колонизации, и начинается длительное противостояние Северной России (Новгорода Великого) и Центральной России (Владимира, затем — Москвы). Это противостояние заключалось в основании крепостей, монастырей, городов, призванных противодействовать усилению соперника, равно как и в прямых военных столкновениях.

Борьба между Новгородом и князьями «низовых княжеств» была не просто борьбой за торговые пути и новые земли. Здесь столкнулись две государственные традиции. Новгород, не потерявший своего торгового значения и после распада пути «из варяг в греки», сохранил и «народоправство», являвшееся основой его политической жизни. Княжества, возникшие на территории нынешней Центральной России, в том числе и самое мощное из них — Владимиро-Суздальское, были монархическими государствами с ничем не ограниченной властью князя.

Несколько обособленное положение в это время занимала западная часть региона (Смоленск), оказавшаяся после прекращения движения по Балтийско-Черноморскому пути несколько «на отшибе» и не принимавшая активного участия в политической и экономической жизни региона.

В XII в. территориальная структура расселения и хозяйства Центральной России претерпевает весьма существенные изменения, связанные с нашествием татаро-монголов. Полностью обезлюдела южная часть региона (территория нынешнего Центрального Черноземья). Существовавшие там русские города пришли в запустение и восстановлены уже как московские форпосты (крепости «засечных черт») в XVI–XVII вв. Разорение крупных городов на востоке региона, в том

числе и Владимира, привело к усилению значения новых городов, расположенных во внутренних частях Центральной России: Москвы и Твери. Но к началу XIV в. центрально-русские земли находились в состоянии полного упадка.

Княжества, возникавшие на территории Владимиро-Суздальских владений, дробились все более и более.

В первые десятилетия XIV в. западная часть региона становится владением Великого княжества Литовского. Продвижение литовцев на восток в целом продолжалось до середины XIV в., хотя отдельные земли присоединялись ими и во второй половине столетия. Несколько десятилетий Литве принадлежал даже исток Волги. В начале XV в. была установлена граница между владениями Литвы и русскими землями, подвластными Орде, которая проходила по реке Угре, т. е. между Вязмой и Москвой. Таким образом, Москва этого времени была в сущности пограничным городом.

В городах и землях, отошедших к Литве, сохранялась система управления, существовавшая со времен Киевского государства. Литовцы не пытались вводить здесь свои законы и порядка, а напротив, перенимали опыт хозяйственной и политической жизни своих новых русских владений. В это время русский язык был официальным языком Великого княжества, а «Русская правда» Ярослава Мудрого — его основным законом. Но в силу стечения ряда обстоятельств великие князья Литовские в конце XIV в. приняли католичество, и притязательность их короны для православных русских резко ослабла. В 1385 г. был подписан Кревский договор, объединивший Польшу и Литву на основе личной унии, и католичество стало государственной религией великого княжества.

Продвижение литовских князей на восток беспокоило ханов Золотой Орды. Но остановить Литву собственными силами Орда была не в состоянии. Ее войска были по-прежнему сильны, однако на дальние походы, тем более в лесах и болотах Волго-Днепровского междуречья, уже не способны. Воевать против литовцев могли лишь русские из подвластных Орде княжеств, но сами эти княжества были слишком слабы и заняты войнами друг с другом. Орде оставалось лишь одно — допустить усиление власти кого-либо из русских князей, который и должен был взять на себя борьбу с Литвой.

В подвластных Орде центрально-русских землях формируется два «центра силы»: Москва и Тверь. Как московские, так и тверские владения непосредственно граничили с землями Великого княжества Литовского, располагаясь в то же время достаточно далеко от собственно золотоордынских владений.

В первой трети XIV в. ордынские ханы попеременно выдавали «ярлык» на великое княжение то московским, то тверским князьям, стремясь не допустить слишком значительного усиления ни одного из них. Москвичи и тверяки сражались не только с литовцами, но и друг с другом, причем обе стороны привлекали к этой борьбе Золотую Орду.

В 1328 г. Москва окончательно победила в борьбе за великое княжение, чему способствовали как объективные, так и субъективные факторы. К субъективным факторам относится большая преданность московских князей интересам Орды. Тверь, защищенная от татар природными преградами и расположенная ближе к Литве, обнаруживала большую независимость, чем Москва. Объективный фактор — географическое положение Московского государства, почти со всех сторон окруженного карликовыми княжествами, возникавшими на протяжении XIII–XIV вв. Эти княжества завоевывались, покупались и т. д., что приводило к расширению Московских владений. Территория Тверского княжества возможности расширяться практически не имела: с севера Тверь граничила с Великим Новгородом, с запада — с Литвой, и с юга и востока — с Москвой.

Усиление значения Москвы и Твери, равно как и их борьба друг с другом, оказали благотворное воздействие на развитие хозяйства Центральной России. Нарастание военных потребностей привело к росту сельскохозяйственного и ремесленного производства: войско надо было содержать и вооружать. Возобновляется каменное строительство, как крепостное, так и церковное. С экономическим ростом связано укрепление религиозного и национального самосознания.

Все это, вместе взятое, приводит к тому, что процесс усиления Москвы фактически выходит из-под контроля ханов Золотой Орды. Московские князья становятся все более неподвластными Орде, и в 1380 г. соединенные войска русских княжеств наносят первое крупное поражение Орде (битва на Куликовом поле). Эта битва, невзирая на крупные поражения московских войск вскоре после нее (взятие Москвы татарами в 1382 г.), имела громадное значение для развития нашего государства. Московские князья представляли уже не обычными феодалными владыками, стремящимися только к захватам, а объединителями русских земель, защитниками от власти «басурман».

Конец XIV в. ознаменован активным расширением московских владений и укреплением власти Москвы в издавна освоенных территориях. Основываются новые города, крепости и монастыри. Московские владения расширяются на восток. В состав Московского государства включается нижнее течение Оки (Нижегородское княжество), начинается борьба Москвы с Новгородом за Двинскую землю. В

XIV в. формируются системы городов-крепостей по южным и западным рубежам Московского государства — рекам Ока и Угра («Пояс Богородицы»).

Но в первой половине XV в. процесс объединения центрально-русских земель в единое государство приостановился, что было связано с феодальной войной между князьями «гnezда Калиты», претендовавшими на московский престол. Рост производительных сил и расширение пределов Московского княжества уже к этому времени привели к появлению первых хозяйственных районов: военно-феодального юга, на который опирался князь Василий II Тёмный, и торгово-ремесленного севера — опоры князя Дмитрия Шемяки. Победа Василия II привела к тому, что Московское государство стало развиваться как государство сугубо феодальное, не имевшее даже тех черт буржуазного уклада, которые были характерны в это время для Западной Европы.

С окончанием в середине XV в. междоусобной войны процесс объединения восточных владений бывшей Киевской Руси вокруг Москвы продолжился. Основной вектор расширения московских владений во второй половине XV в. был направлен на север, в сторону древнейшей русской державы — Новгородского государства. Новгород не претендовал, в отличие от Москвы, на власть над другими русскими землями, но великий богатый город был слишком лакомым куском для московских князей, опустошивших свою казну в феодальной войне первой половины столетия. В 1456 г. после похода Василия II на Новгород вольности города были существенно ограничены. Новгородцы попытались избежать власти Москвы, признав в качестве своего сюзерена Великого князя Литовского.

Новгороду не удалось отстоять свою независимость, и в 1478 г. большая часть его владений была включена в состав Московского государства. Однако борьба с Москвой на окраинах Новгородской земли велась еще очень долго, и самая дальняя ее часть — Вятская и Пермская земли подчинилась московским князьям лишь в 1489 г.

Несколько ранее, чем Новгород (1460-е гг.), в состав московских владений вошли земли по верхнему течению Волги — Ярославское и Ростовское княжество. Тверское княжество, основной соперник Москвы, оказалось почти со всех сторон окруженным землями, подвластными московским князьям, и в 1485 г. Тверь была присоединена к Москве. Дольше всех на территории нынешней Центральной России сохраняло свою независимость Рязанское княжество, присоединенное к Московским владениям в 1503–1521 гг. Таким образом, в начале

XVI в. Московское государство включило в свой состав подавляющую часть восточных и северо-восточных земель Киевской Руси.

Вновь возникшее государство оказалось столь сильно, что в начале XVI в. (1503 г.) Москве удалось отобрать часть литовских владений — княжества в верхнем течении Оки («верховские княжества»). В 1514 г. был завоеван Смоленск. Позднее этот город неоднократно переходил из рук в руки и окончательно в состав Московского государства вошел лишь в XVII в.

Москва становится не только политическим, но и экономическим центром государства. После присоединения Новгорода в Москву была переведена почти вся его заграничная торговля. В столице, как и в других крупных городах, начинается бурное развитие ремесел, перерабатывавших как местное сырье (в основном сельскохозяйственное), так и привозное (в частности, металлы). Растет площадь сельскохозяйственных угодий, Волго-Окское междуречье становится главным земледельческим районом государства.

В отличие от киевского периода хозяйственной деятельности, в начале московского периода в аграрном отношении осваивалась преимущественно западная часть нынешней Центральной России. Это было связано с тем, что с продвижением Московской границы к западу военная угроза здесь ослабла, в то время как на востоке, граничившим с наследником Золотой Орды Казанским ханством, угроза внезапного нападения оставалась.

В 1552 г., с покорением Казани, владения Московского государства включают в свой состав Среднее, а затем и Нижнее Поволжье. Разницей во времени присоединения территорий во многом объясняется нынешний административный состав Волго-Вятского экономического района. Территория нынешней Нижегородской области была колонизована русскими, продвигавшимися с востока по Оке, в XIII в., тогда же власть Великого Новгорода утвердилась в Вятской земле (Кировская область). Территории же нынешних республик (Марийской, Мордовской, Чувашской) вошли в состав Московского государства лишь в XVI в.

Во второй половине XVI в. начинается расширение владений Москвы к югу, но до середины XVII в. освоение южных, лесостепных и степных территорий, сохраняло военный характер. Продвижение на юг обеспечивалось строительством «засечных черт», т. е. линий крепостей, между которыми сооружались укрепления — «засеки», непроходимые для татарской конницы. Крепости «засечных черт» послужили основой для образования многих городов современного Центрального Черноземья.

Часть новых крепостей представляла собой возрожденные города: бывшие пограничные крепости Киевской Руси. Можно предполагать, что, наряду с защитой от набегов крымских татар, эти крепости выполняли еще одну функцию: сдерживали бегство крестьян за пределы Московского государства (именно этот период — начало активного формирования донского казачества).

Расширение пределов Московской Руси во второй половине XVI в. обеспечивалось за счет чрезвычайного напряжения всех сил народа. Постоянное пребывание в состоянии войны требовало новой организации войска (стрельцы Ивана Грозного), и крайне отрицательно сказывалось на состоянии государственных финансов. Наиболее быстрым путем пополнения казны стало развитие торговли. Внутренняя торговля Московского государства активно развивалась и в первой половине XVI в., а во второй половине того же века существенно возрос внешнеторговый оборот, началась морская торговля с Англией через Архангельск.

Города Центральной России, выполнявшие в основном военно-административные функции, становятся торгово-транспортными узлами. К середине XVI в. возрастает значение буржуазного элемента в государственной жизни, и одновременно усиливаются противоречия между формирующейся торговой буржуазией и феодалами (как служилыми — помещиками, так и потомственными — боярами и князьями). Развитие по буржуазному пути требовало большого количества свободной рабочей силы, а по феодальному — установления жесткой зависимости крестьян от помещиков.

В целом как уровень, так и тенденции социально-экономического развития Московского государства в XVI в. соответствовали уровню и тенденциям западноевропейских государств. И так же как в Западной Европе, в конце XVI — начале XVII в. противодействие между буржуазным и феодальным экономическими укладами принимает форму открытой борьбы. Этот период известен в нашей истории как Смутное время. Примерно на тот же период приходятся буржуазные революции в Нидерландах и Англии, Фронда во Франции, Тридцатилетняя война в германских землях. Безусловно, сводить Смуту лишь к борьбе общественно-экономических формаций — это недопустимое упрощение сложнейших внутри- и внешнеполитических процессов, оказывавших свое влияние на развитие Московского государства этого периода. Однако очевидно, что в начале XVII в., так же как и в первой половине XV в., Московская Русь вновь оказалась перед проблемой выбора пути развития. Но воцарение Михаила Романова в 1613 г. означало торжество феодального уклада.

Смутное время включало в себя нашествия польских и шведских интервентов, крестьянские бунты, казачьи набеги. Пострадала практически вся территория Европейской России, но наибольшими были разрушения в ее центральной части. Города и деревни обезлюдели, сельскохозяйственные угодья заброшены.

Восстановление разрушенного заняло всю первую половину XVII в., но уже к середине столетия возобновляется строительство новых городов, расцветают ремесла и увеличивается политическая активность московского правительства, стремящегося к всемерному закабалению населения страны. Не случайно середина XVII в. — это время многочисленных бунтов и Великого раскола.

Решающим шагом в сторону победы феодальной реакции стало юридическое закрепление крепостного права в Московской Руси (1649 г.). Крестьяне закрепощались дважды — под властью землевладельцев и под властью общины. Если из-под власти помещика или боярина еще можно было сбежать, то община, на которую правительство возложило ответственность за сбор налогов, намертво сдерживала всякое стремление к свободе: все подати и недоимки беглых перекладывались на оставшихся. Политика, направленная на всемерное укрепление значения государства и землевладельцев, во второй четверти XVII в. столкнулась с открытым сопротивлением, наиболее ярким проявлением которого было восстание Степана Разина (1670–1671 гг.).

Даже мануфактурное производство, послужившее основой для формирования промышленного капитализма в Западной Европе, в Московском царстве являлось прерогативой государства. Государство либо было собственником мануфактур, либо они открывались частными лицами, но с разрешения государства. Частные мануфактуры, первой из которых была железоделательная мануфактура голландца Виннуса, построенная в 1632 г. на р. Тулица, обязаны были сдавать свою продукцию государству по установленным им же ценам, а продавать могли лишь то, что государству не было нужно.

Тем не менее мануфактурное производство было значительным шагом вперед в развитии хозяйства Центральной России, а именно здесь и строились главным образом мануфактуры. К концу XVII в. вокруг Москвы сформировалась целая система мануфактур, включавшая в себя железоделательные, оружейные, стекольные и бумажные предприятия. Основными факторами, определившими возникновение этих мануфактур, были сырьевой и потребительский.

Железоделательные мануфактуры перерабатывали руду, добывавшуюся в районе Тулы, и готовую продукцию отправляли в Моск-

ву. Полоса этих мануфактур тянулась по направлению от Тулы к Серпухову. Стекольные заводы размещались к северу от Москвы, бумагоделательные мануфактуры — непосредственно в районе Москвы. Сырьем для производства бумаги в то время являлось старое тряпье, которого в столице было вполне достаточно, и в то же время здесь находились основные потребители бумаги — административные учреждения.

На северной и восточной окраинах Центральной России формируются крупные районы ремесленных промыслов, часть из которых (в измененном виде, конечно же), сохранилась до настоящего времени. Крупные ремесленные районы образуются на Верхней Волге, от Твери до Костромы, где каждый город был центром того или иного ремесленного производства, и по Оке в районе Нижнего Новгорода. В самой Москве существовали мощные по тем временам мануфактуры, принадлежавшие большей частью дворцовому ведомству.

К середине XVII в. восстанавливается и значение торговли. Главными торговыми городами, наряду с Москвой, становятся города на востоке региона, в Поволжье. Ввиду того что главные торговые пути, связывавшие в это время Москву с восточными районами государства, проходили по рекам Северной России, во второй половине XVII в. главным торговым городом Поволжья был Ярославль.

Своему возвышению город обязан исключительно выгодному в тех условиях транспортно-географическому положению. Он расположен неподалеку от впадения в Волгу р. Молога и р. Шексна (ныне нижнее течение этих рек скрыто Рыбинским водохранилищем). Молога связывала Ярославль с Северо-Западом России, и соответственно с Балтийским морем, а путь по Шексне переходил по Словенскому волоку на реки бассейна Северной Двины и далее продолжался к Архангельску и в Сибирь.

Укрепление военных сил Московского государства позволило во второй половине XVII в. начать сельскохозяйственное освоение «Дикого поля» — степных и лесостепных территорий, расположенных к югу от Москвы и защищенных крепостями засечных черт. Современное Центральное Черноземье постепенно становится главным земледельческим районом государства. Сюда перемещается сельское население как из Северной, так и из других местностей Центральной России, особенно из восточной части Волго-Окского междуречья, где возможности расширения сельскохозяйственных угодий к этому времени были в значительной мере исчерпаны.

Политика всеобщего закрепощения, последовательно проводившаяся в жизнь первыми Романовыми, свое логическое завершение нашла в деятельности Петра I.

В империи Петра вообще не было лично свободных людей, каждый был обязан служить государству. Любое начинание, в чем бы оно ни заключалось, требовало предварительного одобрения государственной власти. Территориальная структура хозяйства при Петре I претерпела весьма существенные изменения. В южной части региона, в Воронеже, в 1690-е гг. началось строительство регулярного военного флота России, сплававшего по рекам бассейна Дона к Азовскому морю. Флот позволил взять Азов, турецкую крепость, контролировавшую устье Дона.

Началось строительство Енифанского канала, который должен был связать Оку и Дон и обеспечить возможность вывоза хлеба из Центральной России через Азовское и Черное моря. На севере региона в 1703 г. было начато строительство Вышневолоцкой системы, соединившей бассейны р. Волга и Балтийского моря. Строительство основы этой системы, Вышневолоцкого канала, было закончено к 1708 г. Существует предположение о том, что Петр I планировал создать сплошную «водную магистраль» от Балтийского моря до Азовского. Но в 1712 г., после возвращения Азова туркам, эти планы были оставлены, а строительство Енифанского канала прекращено.

Сооружение Вышневолоцкой системы способствовало развитию сельского хозяйства в западной части Волжско-Окского междуречья. Хлеб, заготавливавшийся здесь, сплавлялся по притокам Волги до Твери, откуда переходил в Вышневолоцкую систему и отправлялся к Петербургу. Но в то же время сократилось аграрное значение восточной части Волжско-Окского междуречья. Его функции перешли частью к Центральному Черноземью, а частью к западной зоне междуречья.

Перенос столицы в Петербург (1711–1712 гг.) привел к тому, что значение Москвы снизилось. В Петербург переводились не только административные учреждения. Волей Петра Санкт-Петербург превращался в главный торговый и промышленный город России. К сокращению промышленного значения Центральной России вело и строительство новых железоделательных заводов на Урале. Старые мануфактуры, существовавшие в Центре страны, служили лишь для удовлетворения местных потребностей. Кратковременное возвращение столицы в Москву (1728–1731 гг.) никак не сказалось на развитии Центра. В целом можно утверждать, что первая половина XVIII в. —

время глубокого упадка «центральной» части региона, но в то же время развитие его окраин продолжалось достаточно интенсивно.

В Центральной России расширяются пределы районов развития железоделательного промысла, в него вовлекаются новые территории. Но это расширение в основном было связано с истощением запасов руды и вырубкой лесов (древесный уголь) в старых районах. Так, железоделательные предприятия смещаются на восток, к Нижнему Новгороду и на юг.

В конце XVIII в. Черноземье — наиболее динамично развивавшаяся часть Центральной России в начале того же столетия вступает в период упадка. Это было связано с присоединением к нашему государству Северного Причерноморья и окончательным утверждением власти России в Приазовье. С началом заселения этих территорий они становятся житницей России, основными производителями товарного хлеба. Хлеб Черноземья, имеющего худшие агроклиматические ресурсы и транспортно-географическое положение, чем Причерноморье, теряет свои позиции на внешних рынках.

Во второй половине XVIII в. резко возрастает торговое значение Нижнего Новгорода. Этому способствовало несколько факторов, из которых ведущими были рост горных промыслов на Урале, аграрное освоение Поволжья и Центрального Черноземья, а также окончательное утверждение власти России на Нижней Волге и Каспийском побережье. Нижний Новгород расположен при впадении Оки в Волгу, неподалеку от устья Камы. С юга по Волге сюда поступали товары из Персии и других государств Востока, с севера — грузы, приходившие в Санкт-Петербург и переданные в бассейн Волги по Вышневолоцкой системе, по Оке подходил хлеб, по Каме — продукция уральских заводов и меха из Сибири.

На развитие северной части региона большое воздействие оказывает строительство двух новых искусственных водных систем, связавших бассейн Волги с бассейном Балтийского моря, — Тихвинской и Марининской, законченное в 1810 и 1811 гг. соответственно. Одним из важнейших транспортных центров России становится Рыбинск, где осуществлялся грузообмен между этими системами и Волгой.

Во втором десятилетии XIX в. начинается бурное развитие промышленности в Москве. После пожара Москвы 1812 г., уничтожившего почти весь город, здесь разворачиваются восстановительные работы. Но Москва уже не была прежней. На восстановление города привлекалось громадное количество рабочей силы в основном из деревень Центральной России. Поскольку сельскохозяйственное произ-

водство в регионе медленно, но неуклонно сокращалось, то возвращение крестьян в свои деревни не имело смысла.

Таким образом, в городе сконцентрировалось громадное количество дешевой рабочей силы, что способствовало резкому развитию старых мануфактур и строительству новых. Значительные размеры московских мануфактур позволяли расти и оборачиваться промышленному капиталу, использовавшемуся в том числе и на техническое перевооружение предприятий. Уже в 1830-е гг. московские мануфактуры становятся фабриками, и предприятия Москвы занимают ведущие позиции в текстильной промышленности России («Москва ситцевая»).

Развивается сеть путей сообщения региона, строятся Цинная и Тезьянская шлюзованные системы. Цинная система улучшила условия транспортной связи Центрального Черноземья и Центра (на р. Цна расположен Тамбов), Тезьянская система была предназначена для доставки сырья в Ивановский промышленный район. Логическим завершением гидротехнического строительства в Центральной России в XIX в. стало сооружения Москворецко-Окской шлюзованной системы. Но водные пути, как бы активно они ни реконструировались, не могли оказать существенного воздействия на географию хозяйства «центра» Центральной России в силу малой пригодности ее рек в естественном состоянии для судоходства. Гораздо большее значение водный транспорт имел и имеет в восточной, приволжской, части региона.

В 1820-е гг. началось регулярное пароходное движение по Волге, и центром системы пароходных сообщений становится Нижний Новгород. К выгодам транспортно-географического положения, определявшим развитие города в XVIII в., добавляются особенности гидрологического режима Волги: крупные парходы на протяжении всей навигации могли подниматься лишь до Нижнего, дальше в «низкую воду» требовалась перегрузка. Нижний Новгород, сохраняя свое торговое значение, становится одним из наиболее значимых промышленных городов России. Неподдалеку от города, в Сормово (сейчас это один из районов Нижнего Новгорода) строились парходы, эксплуатировавшиеся не только в бассейне Волги, но и на других реках России.

Но основные перемены в экономическом развитии Центральной России связаны с активным железнодорожным строительством. В 1851 г. была построена первая железная дорога России, имевшая экономическое значение: Санкт-Петербург — Москва. В 1862 г. вступила в строй дорога Москва — Нижний Новгород, а также дорога от Москвы до Троице-Сергиевского посада (город Сергиев Посад Московской

области) и до Коломны. Дорога на Сергиев Посад впоследствии стала частью меридиональной магистрали на Ярославль и далее к Архангельску, а дорога на Коломну — начальным участком магистрали, соединяющий Москву с Дальним Востоком через Самару и Челябинск.

В 1871 г. была проложена железная дорога от Москвы до Бреста. В 1868 г. — от Москвы до Курска, в 1869 г. продленная до Ростова-на-Дону и связавшая Москву с Южной Россией. Одновременно строились и дороги, соединявшие земельные районы Центрального Черноземья с портами Балтийского побережья. Первой такой дорогой стала Рига-Орловская, в 1871 г. доведенная до Волги у Царицына. В 1870 г. завершилось строительство Курско-Киевской железной дороги, по которой хлеб из Черноземья вывозился в Киев, далее в Брест и за границу империи. Особенно активизировалось железнодорожное строительство в конце XIX в., когда и была в основном создана существующая железнодорожная сеть Центральной России.

Все главные железнодорожные магистрали России сходились к Москве, в связи с чем в городе началось развитие машиностроения. Крупные локомотиво- и вагоностроительные предприятия создавались как в самой Москве, так и в городах, расположенных на расходящихся от нее железных дорогах (например, в Коломне). С началом железнодорожного строительства резко повысилось экономическое значение «центра» Центральной России и замедлилось — окраин.

Водные пути теряют былые позиции, прекращается транзитное сообщение по Вышневолоцкой и Тихвинской водным системам. Но в то же время сокращение значения водного транспорта и ярмарочной торговли снижают темпы развития Нижнего Новгорода, а сельское хозяйство Черноземья окончательно приходит в упадок, не выдержав конкуренции с новыми земельными районами страны. После отмены крепостного права в 1861 г. начинается отток крестьянского населения из Центральной России, особенно усилившийся в начале XX в. (Столыпинская аграрная реформа).

Западная часть Центральной России (Смоленск, Брянск, Калуга) оказывается в экономическом вакууме между тремя главными промышленными районами государства (Московским, Польским и Прибалтийским) и развивается крайне медленно. Основными промышленными предприятиями региона являлись небольшие фабрики и заводы, перерабатывавшие местное сырье. Исключение составляли паровозостроительные предприятия (Брянск).

В годы первой мировой войны (1914–1918 гг.) в пределы Центральной России были эвакуированы некоторые промышленные предприятия и учреждения социальной сферы из Польши и Прибал-

тики, что способствовало экономическому и социальному развитию региона. На базе эвакуированных были открыты высшие учебные заведения в Воронеже и Иваново-Вознесенске, развернуты радиотехнические предприятия в Нижнем Новгороде и др.

В марте 1918 г. в Москву из Петрограда была перенесена столица государства, и этот перенос благоприятно сказался на развитии как Москвы, так и Центральной России в целом. В годы Гражданской войны Москва потеряла значительно меньшую часть населения, чем Петроград, и в 1920-е гг. развивалась гораздо более быстрыми темпами.

Ускоренное развитие Москвы и примыкающих к ней территорий в 1920-е — 1930-е гг. имело как экономическое, так идеологическое значение. Москва была не только столицей СССР, но и центром мировой революции, а город, претендующий на роль одного из центров мира, должен был выглядеть соответственно. Но как по внешнему виду, так и по классовому составу населения Москва представляла собой купечески-мещанский, а совсем не пролетарский город. Поэтому новая власть с невероятной энергией взялась за перестройку Москвы и коренную трансформацию ее хозяйства.

Перемены в отраслевой и территориальной структуре промышленности Центральной России приходится на годы первых пятилеток, когда возобладала концепция опоры на собственные силы. Ведущей отраслью промышленности Центра в целом и Москвы в частности становится машиностроение, бурное развитие которого объяснялось как чрезвычайно выгодным транспортно-географическим положением Москвы, так и необходимостью усиления в столице «пролетарского элемента». Кроме Москвы, машиностроительные предприятия сосредотачивались в Нижнем Новгороде (Горьком) и Ярославле.

Ускоренное развитие машиностроения потребовало совершенствования энергетической и металлургической базы района. На базе старого района Тульских железоделательных промыслов формируется новая металлургическая база страны, основным фактором развития которой был потребительский. Кроме этого, строятся небольшие промышленные предприятия в районе Курской магнитной аномалии. Начинается освоение Подмосквового бурого угольного бассейна. Шахты строились везде, где имелись хоть какие-то запасы угля, и к началу войны зона промышленного освоения Мосбасса была наибольшей за всю его историю. Она протягивалась от Тульской области через Смоленскую до Калининской, нынешней Тверской.

На базе местных углей развивается электроэнергетика, строятся новые электростанции в самой Москве, ее окрестностях, других крупных городах. Развиваются и другие отрасли промышленности, в

первую очередь те, которые обеспечивали экономическую независимость страны.

Так, ввод в строй в годы первой пятилетки целлюлозно-бумажного комбината в город Балахна (нынешняя Нижегородская область) позволил прекратить ввоз газетной бумаги в СССР. Но в то же время в этот период практически останавливается развитие главной отрасли промышленной специализации Центральной России дореволюционного времени — текстильной промышленности.

Бурный рост промышленного производства, строительство многочисленных новых предприятий привели к существенному изменению территориальной структуры расселения Центральной России и возникновению многочисленных городов. Это в первую очередь относится к Москве и ее окружению. Города возникали преимущественно к югу и востоку от Москвы. Усложнилась система путей сообщения. Строительство канала Москва — Волга, законченное в 1937 г., позволило обеспечить воднотранспортное взаимодействие столицы с Волжским бассейном, по основному назначению канала было и остается водоснабжение Москвы, транспортное использование — второстепенно.

Великая Отечественная война по-разному сказалась на развитии западной и восточной частей Центральной России. Боевые действия велись в западной части региона, в результате чего была практически полностью уничтожена ее и без того не слишком развитая производственная и социальная инфраструктура. В восточной части Центральной России в военное время промышленное производство быстро растет, что происходит в основном за счет эвакуированных предприятий.

После войны эвакуированные предприятия были возвращены в Москву, но часть их производственной базы осталась в районах эвакуации. В свою очередь, Московская промышленность получила значительную часть оборудования, вывезенного из Германии по репарациям. Это оборудование послужило основой для коренной реконструкции старых предприятий и развертывания новых.

Темпы экономического развития Центральной России в послевоенное время остаются столь же высокими, как и в довоенное, однако территориальная и отраслевая структура хозяйства существенным образом изменяется. Снижается значение старых отраслей промышленности и усиливается новых, предприятия которых строятся как в Москве, так и в других городах Центра. Большое значение приобретают наукоемкие отрасли машиностроения (электротехническая, радиотехническая, несколько позднее — электронная промышленность).

Первоочередное развитие этих отраслей определялось двумя основными факторами: чрезвычайно высоким научным потенциалом Центра и качественной трансформацией вооруженных сил СССР, начало которой приходится на 1950-е гг. Основу военной мощи государства стали составлять стратегические силы: в обороне — войска ПВО страны, в нападении — «ядерная триада» (ракетные войска стратегического назначения, атомные подводные лодки и стратегическая авиация). Создание этих сил требовало ускоренного развития науки и промышленности «переднего края».

В связи с этим стали возникать мощные научно-производственные комплексы, разместить которые в «старых» городах не представлялось возможным как в связи с секретностью объектов, так и из-за того, что такие комплексы занимают очень большие площади. Начинается строительство новых городов науки, большая часть которых входит в состав Московской агломерации и располагается, как правило, в Московской области. Но некоторые из этих городов размещаются и на территории других субъектов Федерации. Кроме того, строятся города и поселки при командных пунктах разных видов вооруженных сил, а также гарнизоны ракетных войск стратегического назначения, войск ПВО страны и других родов войск. Многие из этих городов в настоящее время представляют собой закрытые административно-территориальные образования (ЗАТО).

Растет значение химической промышленности, часть продукции которой также предназначается для удовлетворения потребностей ВПК. Особое значение приобретает нефтехимическая и нефтеперерабатывающая промышленность, предприятия которой ориентируются исключительно на привозное сырье и располагаются как в Москве, так и вдоль кольцевого нефтепровода Центра России.

На юге региона, в Централыно-Черноземном экономическом районе, резко активизируется освоение Курской магнитной аномалии, крупнейшего в мире железорудного бассейна. Месторождения КМА имеют низкое содержание руды, и массовое освоение их стало возможным лишь после разработки промышленной технологии обогащения железных руд. Здесь строятся крупные добывающие предприятия, горно-обогатительные и металлургические комбинаты.

Рост промышленного производства потребовал соответствующего увеличения производства электроэнергии, которое осуществлялось за счет строительства как ТЭС, так и ГЭС (на Волге), при этом некоторые ТЭС Центральной России относятся к числу крупнейших тепловых электростанций страны. Но в то же время сокращаются масштабы

угледобычи в Московском бассейне, закрываются наиболее нерентабельные шахты.

Парадоксальное сочетание снижения угледобычи при одновременном росте производства электроэнергии объясняется электрификацией железных дорог страны и развитием трубопроводного транспорта. Электрификация, в массовом порядке проводившаяся с середины 1950-х гг., настолько ускорила и удешевила перевозку грузов, что уголь и мазут на ТЭС Центральной России стало возможным доставлять из других регионов страны. Со строительством газопроводов многие электростанции были переведены на газ.

Послевоенные десятилетия в целом характеризуются чрезвычайно быстрым ростом экономического и социального потенциала Москвы и Подмосковья, при значительно более медленном росте либо даже стагнации других регионов Центральной России. Особенно ярко проявились различия в темпах и направленности социально-экономического развития Москвы и Подмосковья, с одной стороны, и прочих регионов Центральной России — с другой, хотя и среди этих «прочих» регионов прослеживаются существенные различия. Но следует иметь в виду, что нынешний уровень благосостояния столицы обеспечивается главным образом за счет компаний, основы которых созданы еще в советское время. Например, широко известное ОАО «Газпром» представляет собой бывшее Министерство газовой промышленности СССР, а в Сбербанк «трансформировалось» Управление государственных трудовых сберегательных касс РСФСР.

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Центральный экономический район

Брянская область

Площадь 34,9 тыс. км², население 1 278,1 тыс. чел.: городское 883,8 тыс. чел., сельское 394,8 тыс. чел.

В пределах области выделяются два экономико-географических района: Брянский и Клиновский.

На территории **Брянского района**, расположенного на водоразделе Десны и Оки, еще со времен Киевской Руси было развито кустарное железоделательное производство (болотная руда). Первые промышленные предприятия (пушечные мастерские) появились здесь

в конце XVIII в., но активное развитие промышленности началось во второй половине XIX в., чему способствовало два фактора: активное железнодорожное строительство (Брянск расположен на Риги-Царицынской железной дороге, одной из первых дорог империи), и трудовые навыки населения. В это же время в районе развивается легкая промышленность (производство шерстяных тканей), сырье для которой доставлялось из приволжских степей по железной дороге.

Сейчас Брянский район представляет собой классический район старой индустриализации. Основные его предприятия выпускают продукцию транспортного машиностроения, а также пищевой и табачной промышленности. Новая волна индустриализации район практически не затронула.

Сельское хозяйство района специализируется на производстве продукции растениеводства, но существенного значения не имеет.

Транспортная сеть — радиальная, главные железные и автомобильные дороги сходятся в Брянске. Риги-Орловская (Царицынская) железная дорога ныне существенного значения для развития района не имеет, главная магистраль, проходящая через его территорию, — дорога от Москвы через Брянск и Гомель на Брест, дублирующая основную дорогу из Москвы в зарубежную Европу через Минск.

Главный город района — **Брянск** (435 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 415 тыс. чел. без них) был основан в конце X в., как укрепление, контролировавшее путь из Киевской земли в Залесье по Десне (Дебрянск). Был одной из пограничных крепостей Киевской Руси. В середине XIII в. значение Брянска резко возросло: сюда после татаро-монгольского нашествия был перенесен центр Черниговского княжества. В середине XIV в. перешел под власть Литвы, с 1500 г. наряду с другими «верховскими княжествами» находился в составе Московского государства, выполняя те же функции, что и в Киевское время (пограничная крепость). С включением Малороссии в состав Московского государства город пришел в упадок, потерял военное значение и ничего не приобрел взамен.

Начало промышленного развития Брянска связано с железнодорожным строительством. К концу XIX в. город стал одним из важнейших железнодорожных узлов Европейской России. Выгодное транспортно-географическое положение способствовало развитию промышленности, и к началу XX в. Брянский промышленный узел был крупнейшим в западной части Центральной России. В годы первых пятилеток промышленное развитие Брянска шло по пути расши-

рения уже существовавших предприятий, и соответственно — сохранения отраслей специализации.

В послевоенные десятилетия город, как и вся западная часть Центрального экономического района, оказался между двумя промышленными районами — староосвоенным Московским и формировавшимся Белорусским, в результате чего его развитие замедлилось. К основным проблемам развития Брянска относится ориентация его преимущественно на старые, неперспективные в нынешних условиях отрасли промышленности.

Клинцовский район «клином» вторгается в территории Украины и Белоруссии. Он гораздо слабее освоен в хозяйственном отношении, чем Брянский район. Чрезвычайно интересна история освоения района, которая начинается в XVIII в. с основанием первых старообрядческих поселений.

Главные отрасли промышленности района — пищевая, деревообрабатывающая и бумажная, представленные в основном небольшими предприятиями. Сельское хозяйство, так же как и в Брянском районе, специализируется на производстве продукции растениеводства, но существенного значения не имеет.

Сеть путей сообщения — радиальная, через территорию района проходят дороги Москва — Брест через Брянск и Гомель, а также дорога от Санкт-Петербурга на Харьков через Оршу.

На территории района есть лишь небольшие города, из которых наиболее крупный *Клинцы* (70 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 63 тыс. без них), основанный в начале XVIII в. как старообрядческая слобода на границе владений России и Речи Посполитой с польской стороны границы. Старообрядцы бежали во владения католических королей Польши от жесточайших преследований со стороны православных русских царей. Во время первого раздела Польши (1772 г.) старообрядческие колонии здесь были разгромлены, а их население частью бежало, часть было выслаано. Но в расположенном неподалеку от Клинцов городе *Новозыбков* (41 тыс. чел.) и в настоящее время находится резиденция главы одной из основных старообрядческих церквей современной России — Русской древлеправославной церкви.

В начале XIX в. в Клинцах начинается формирование современных отраслей специализации — производства шерстяных тканей и кожевенной промышленности, что объяснялось в основном сырьевым фактором (близость к лесостепям и степям нынешней Украины).

Предприятия этих отраслей и в настоящее время являются главными предприятиями города.

Владимирская область

Площадь 29,1 тыс. км², население 1 444,6 тыс. чел.: 1 121,4 тыс. чел. городское и 323,3 тыс. чел. сельское.

На территории области выделяется три экономико-географических района: Владимирский, Александровский и Муромский.

Наибольшее значение имеет **Владимирский район**, организующую ось которого составляет р. Клязьма, а также железная и автомобильная дороги, идущие от Москвы до Владимира, а далее расходящиеся в нескольких направлениях. Во Владимирском районе существуют предприятия как старых, так и новых отраслей промышленности, но ведущая роль принадлежит последним. Даже предприятия старых отраслей (например, тракторостроения) в основном построены в послевоенные десятилетия. С дореволюционного времени в районе сохранились лишь предприятия легкой промышленности, но они существенного значения для его развития не имеют.

Владимирский район — территория раннего аграрного освоения. Агроклиматические ресурсы территории в целом более благоприятны, чем в других местностях Центральной России, поэтому земледелие в долине р. Клязьмы получило развитие уже в ходе начальной колонизации Залесья. Но по мере освоения новых аграрных регионов (Центрального Черноземья, Причерноморья, Поволжья) значение земледелия в районе все более сокращалось, и в XIX в. отраслью аграрной специализации района стало животноводство, сохраняющее свои позиции до настоящего времени.

Транспортная сеть района имеет достаточно сложный и в целом радиальный характер. Через Владимир прошла одна из первых железных дорог России — Московско-Нижегородская, позднее он был соединен рельсовыми путями с другими соседними городами. Автомобильная дорога, идущая от Москвы через Владимир на восток страны — это бывший Владимирский тракт, знаменитая «Владимирка», по которой этапом отправлялись в Сибирь каторжники и ссыльные.

Главный город района — **Владимир** (348 тыс. чел., площадь 125 км²) основан в 1108 г., в ходе русской колонизации Залесья. Город, расположенный в среднем течении р. Клязьма, притока Оки, имел выгодное географическое положение. По Клязьме и ее правым притокам открывался путь на Оку, по левым притокам — на верхнюю

Волгу, и вверх по Клязьме — во внутренние области Залесья. Через Владимир осуществлялось сообщение между Окой и Волгой. При этом Владимир располагался далеко от стеней, что оберегало его от половецких набегов.

По мере снижения значения Киева, связанного как с прекращением движения по пути «из варяг в греки», так и с участвовавшими половецкими набегами, резко падает значение центральной части Киевских владений (Приднепровья) и растет — бывших окраин: Владимиро-Суздальской земли на востоке и Галицко-Волынской на западе. К Владимирским князьям переходит корона Великих князей.

Но во время татаро-монгольского нашествия (1238 г.) Владимир подвергся сильному разрушению, и восстановить бывшее величие города владимирским князьям так и не удалось. К концу XIII в. город приходит в упадок, и к середине XIV в. его роль как центра восточно-русских земель переходит к Москве. Дальнейшее развитие Московского государства самым негативным образом сказалось на развитии Владимира. Формируются новые торговые пути, которые обходят Владимир стороной. Город оказался между двумя главными хозяйственными центрами государства — Москвой и Нижним Новгородом и, как всегда в таких случаях, его развитие осуществлялось крайне медленно. Формирование к северу от Владимира района полотняного промысла (впоследствии — текстильной промышленности) также негативно отразилось на развитии города, оказавшегося «в тени» новых промышленных центров.

На протяжении XVIII–XIX вв. город выполнял исключительно административные функции (губернский центр). Его экономическое значение было невелико. Медленно город рос и в годы первых пятилеток. Здесь строились промышленные предприятия, но они были небольшими и самостоятельного значения не имели (например, завод «Автоприбор»).

Толчок индустриальному развитию Владимира дала Великая Отечественная война, в городе «осело» несколько эвакуированных предприятий. Но особенно бурно Владимир стал расти в послевоенные годы. Это связано с двумя основными факторами: аграрным перенаселением района и транспортно-географическим положением Владимира, которое в новых условиях стало выгодным: как Москва, так и Горький (Нижний Новгород) были ведущими центрами «новой индустриализации» СССР. Из этих городов на предприятия Владимира «приходили» новые технологии и поставлялись детали и узлы (большая часть предприятий города — сборочные заводы). Одновременно с этим начинается развитие химической промыш-

ленности, перерабатывавшей сырье Горьковского (Нижегородского) химического узла.

В 1960-е гг., с развитием внутреннего и внешнего туризма, город становится одним из ведущих туристских центров России («Золотое кольцо»). Перспективы развития Владимира можно оценить как благоприятные, что связано с современной инфраструктурой промышленности и выгодным географическим положением.

Второй по значимости город Владимирского района и области в целом — **Ковров** (145 тыс. чел.), один из центров военно-промышленного комплекса России. В советское время здесь производились еще и мотоциклы.

Большой интерес с исторической точки зрения представляет город **Суздаль** (11 тыс. чел.), один из древнейших русских городов (X в.), второй по значимости центр Владимиро-Суздальского княжества. Основная функция города в настоящее время — туристский центр.

Александровский район специализируется на производстве продукции новых отраслей машиностроения (радиотехническая промышленность). Его индустриализация начинается в межвоенные десятилетия. Район теснее связан с примыкающими территориями Московской и Ярославской областей, чем с остальной частью Владимирской области.

Сельское хозяйство Александровского района имеет в целом пригородный характер, и большая часть его продукции отправляется в Москву и Подмоскowie.

Основу транспортной сети района составляет железная дорога Москва — Ярославль, по которой осуществляется сообщение с севером Европейской России, а частично и с Азиатской частью страны. На восток от Александрова отходит железная дорога на Кинешму через Иваново. Кроме этого, через город проходит окружная железная дорога, связывающая все магистрали, расходящиеся от Москвы.

Главный город района — **Александров** (62 тыс. чел.). Поселение на месте нынешнего города, Александровская слобода, известно с XV в., но особую известность она приобрела в кровавые времена опричнины Ивана Грозного. Александровская слобода была резиденцией полубезумного царя. Город — с 1778 г. В XIX в. — один из текстильных городов Центральной России. Современная отрасль специализации, радиотехническая промышленность, развивается с 1932 г. (ввод в действие Александровского радиозавода). На рубеже XX–XXI вв. этот завод производил большую часть телевизоров России, но по мере возникновения новых центров радиотехнической промышлен-

ленности, например в Калининградской области, его значение снижалось. В последние годы стал одним из центров производства продукции электронной промышленности.

Муромский район — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть Брянской области. Это связано с природными условиями территории: юг ее занимают Мещерские болота (водораздел Клязьмы и Оки), продолжающиеся на территории Рязанской области. В промышленном отношении район специализируется на производстве продукции машиностроения (как старых, так и новых отраслей), стекольной промышленности и промышленности строительных материалов. Муромский район в целом и Муром в частности более тяготеют к Нижнему Новгороду, чем к Владимиру.

Сельское хозяйство имеет меньшее значение, чем во Владимирском или Александровском районах, основная его отрасль — животноводство.

Основу транспортной сети района составляет железная дорога Москва — Нижний Новгород.

Главный город района — **Муром** (116 тыс. чел.) относится к числу первых русских городов. Его основной функцией был контроль за водным путем по Нижней Оке. В конце XIII в. был оставлен, что связано с двумя основными факторами: разгромом Владимирской земли во время монголо-татарского нашествия и развитием Нижнего Новгорода, к которому перешли торговые и военные функции Мурома. Восстановлен в середине XIV в. в связи с общим экономическим и политическим подъемом в Русских землях. Развивался как торговый и ремесленный центр.

Индустриализация города связана с железнодорожным строительством. В годы Первой мировой войны в городе были развернуты паровозоремонтные мастерские, впоследствии ставшие локомотивостроительным заводом (производство маневровых локомотивов), еще позднее — станкостроительным заводом. Радиотехническая промышленность Мурома развилась на базе нижегородских радиотехнических предприятий. В целом Муром в экономико-географическом отношении представляет собой часть Нижегородского промышленного узла, его западную окраину. До 1935 г. он и входил в состав Горьковского края.

Ивановская область

Площадь 22 тыс. км², население 1 062,6 тыс. чел., в том числе городское 860,3 тыс. чел., сельское 262,3 тыс. чел.

На территории области выделяются три экономико-географических района: Ивановский, Кинешемский и Палехский.

Отрасли специализации **Ивановского района** — текстильная промышленность и машиностроение, представленное предприятиями старых отраслей. Развитие текстильной промышленности началось здесь в середине XVIII в., последние текстильные предприятия были построены здесь в 1920-е гг. Машиностроительная отрасль начала формироваться в XIX в. с производства ткацких и прядильных станков. В годы первых пятилеток часть существовавших предприятий была расширена и реконструирована; началось производство металлорежущих станков, необходимых для индустриализации страны. На базе предприятий, эвакуированных во время ВОВ в Иваново и другие города района, после войны было налажено производство автомобильных кранов и экскаваторов.

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет. Это в основном пригородные хозяйства, продукция которых потребляется в городах текстильного края.

Основу транспортной сети района составляют две железные дороги: меридиональная, идущая вдоль Волги от Астрахани до Рыбинска, и широтная — от Москвы через Иваново на Кинешму.

Главные города района — Иваново и Шуя.

Иваново (409 тыс. чел., площадь примерно 100 км²) образовано в качестве «заштатного» (безусздного) города Владимирской губернии в 1871 г. путем слияния двух фабричных сел: Иванова и Вознесенского Посада. Первоначальное название города — Иваново-Вознесенск. Главными предприятиями как сел, так и возникшего на их основе города были ткацкие фабрики. В 1918 г. город стал центром вновь образованной Иваново-Вознесенской губернии, позднее в составе Центральной Промышленной области (с 1932 г. — Ивановской) являлся организующим центром значительной части Верхневолжья. С ростом промышленного потенциала Ярославля, Костромы, Владимира значение Иваново снижается, и сейчас зона его влияния не выходит за пределы области.

Второй по значимости город района — **Шуя** (59 тыс. чел.), основанный в XVI в. Пика своего развития город достиг на рубеже XIX–XX вв., когда его значение в качестве одного из ведущих центров текстильной промышленности было наибольшим.



Рис. 8. Город Шуя и р. Теза. Фото В. Л. Мартынова, 2007

Кинешемский район Ивановской области существенно не отличается от Ивановского по направлению промышленной специализации. Главная отрасль промышленности здесь — текстильная. Но если организующей осью Ивановского района является железная дорога, а раньше была р. Теза, то для Кинешемского района аналогичную функцию выполняет Волга. Основа сельского хозяйства — животноводство молочного направления.

Транспортная сеть территории состоит из трех основных элементов: Волги и двух железных дорог, одна из которых соединяет Кинешму с Москвой (на правом берегу Волги), а другая — город Заволжск с железной дорогой Кострома — Галич. Железнодорожный переход через Волгу в Кинешме так и не был построен, автомобильный мост введен в эксплуатацию в 2004 г.

Главный город района **Кинешма** (88 тыс. чел.), существует с XIV в. как пристань, находящаяся между Ярославлем и Нижним Новгородом. Через Кинешму проходил один из путей, связывавший северо-восточные владения Московского государства с Москвой. Несколько ниже города — устье р. Унжа, начинающейся в пределах нынешней Вологодской области.

В XVII в., с прекращением движения по старым путям, город становится ремесленным центром. В начале XVIII в. в городе создаются суконные мануфактуры, в связи с чем при проведении административной реформы Петра I Кинешма была отнесена в состав Санкт-Петербургской губернии (суконное производство было исключитель-

но казенным, и сукно шло на обмундирование армии и флота). Во второй половине XVIII в. производство сукна сходит на нет, и главным производством становится полотняное (льноделние), с начала XIX в. постепенно замещающееся хлопчатобумажным. Своеобразной для Ивановской области отраслью промышленности Кинешмы является деревообработка и лесохимия (сырье поступает по левым притокам Волги).

Палехский район области в хозяйственном отношении освоен слабо. На его территории нет более или менее крупных промышленных предприятий, города района — очень маленькие. Столь низкий уровень развития объясняется географическим положением района: между Нижним Новгородом и Кинешмой. Текстильная промышленность, характерная для остальной территории Ивановской области, в Палехском районе совершенно не развита. Основные отрасли промышленности района — деревообрабатывающая и пищевая, но они имеют исключительно местное значение.

Основа сельского хозяйства — животноводство. Главные транспортные магистрали — р. Волга (Горьковское водохранилище) и автомобильная дорога, идущая от Иваново в пределы Нижегородской области.

Наиболее крупный город на территории района — **Юрьевец** (10 тыс. чел.), основанный в 1225 г. как крепость, контролировавшая устье р. Унжа. Экономического значения город не имеет, его население на протяжении последних десятилетий непрерывно сокращается.

На территории района находится село **Палех** (5,3 тыс. чел.), известное своей лаковой миниатюрой. Развитие народных промыслов — одно из вероятных направлений развития района.

Калужская область

Площадь 29,8 тыс. км², население 1 011,6 тыс. чел., в том числе городское 772,3 тыс. чел., сельское 239,3 тыс. чел.

В пределах Калужской области выделяются три экономико-географических района: Калужский, Людиновский и Кондровский.

Калужский район представляет собой типичный район новой индустриализации, развитие промышленности здесь в основном приходится на послевоенные годы. До Великой Отечественной войны основными предприятиями района были предприятия пищевой и деревообрабатывающей промышленности. Его послевоенное развитие определялось главным образом потребностями военно-промы-

шленного комплекса. Здесь, как и в других «аграрных городах» Центрального района, строились предприятия электротехнической и радиотехнической промышленности. Кроме этого, в городе получило развитие энергетическое машиностроение (турбинный завод), что было связано с бурным развитием энергетики Центральной России как в довоенное, так и в послевоенное время. В Обнинске, на севере района, в 1954 г. была построена первая в мире атомная электростанция, в настоящее время выведенная из эксплуатации.

Сельское хозяйство района развито очень хорошо, имеет в основном пригородный характер. Основная его отрасль — животноводство, растениеводство развито слабее.

Район входит в зону транспортного тяготения к Москве. Калуга связана со столицей поездами пригородного сообщения. Основу его транспортной сети составляют железные дороги Москва — Киев и Вязьма — Самара, спрямляющая путь от Балтийского моря на Среднюю Волгу и проходящая через Калугу. Судоходство по Оке ныне значения не имеет.

Главный город района **Калуга** (340 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 325 тыс. чел. без них, площадь 168,5 км²) основана в XIV в. как одна из южных пограничных крепостей Московского государства. Военные функции определяли развитие города до XVI в., когда границы Московских владений отодвинулись на юг, а соответственно сместились и линии крепостей. В XVII в. Калуга, расположенная в верхнем течении Оки, становится одним из главных торговых городов в западной части Московского государства. Путь по р. Угра, впадающей в Оку несколько выше города, связывал Калугу с западной частью Волжско-Окского междуречья и Смоленском. Пути вверх по Оке и далее через Волжско-Днепровский водораздел соединяли Калугу с нынешним Центральным Черноземьем и Северной Украиной. Можно утверждать, что в XVII–XVIII вв. Калуга в верхнем течении Оки выполняла те же торговые функции, что Нижний Новгород — в нижнем.

В середине XIX в. экономическое значение Калуги резко снижается, что объясняется двумя основными причинами: развитием пароходства и железнодорожным строительством. Пока речные суда перемещались «гужем» с помощью либо бурлаков, либо лошадей, они были относительно небольшими и существенные проблемы с их перемещением по относительно маловодной верхней Оке и ее притокам возникали лишь в межень. С развитием пароходства паровые суда в Калугу, не говоря уже о верхнем течении Оки, могли заходить лишь в высокую воду. Строительство железных дорог, соединивших Москву

с западными и южными районами государства, окончательно подорвало значение Калуги как торгового центра. Город оказался в стороне от магистральных дорог, и к концу XIX в. выполнял в основном административные функции (центр губернии).

В межвоенное время промышленность города развивалась медленно, главной ее отраслью была деревообработка (в частности, производство спичек). Индустриализация резко ускорилась после войны, и одним из ведущих факторов этого ускорения был вывод из Москвы промышленных предприятий, активно проводившийся в 1950-е — 1960-е гг. с целью замедления роста столицы. Большая часть этих предприятий переводилась в близлежащие города, способные обеспечить их необходимой рабочей силой. Развитие предприятий новых отраслей, кроме того, определялось близостью к Москве как к центру наукоемких технологий. Предприятия, созданные в послевоенные годы, во многом и сейчас определяют промышленное лицо Калуги. Но в конце XX — начале XXI в. в городе создаются новые промышленные предприятия, относящиеся к пищевой промышленности (пивоварение) и машиностроению (автосборочные заводы). Благодаря этому Калуга выходит в число лидеров экономического роста России.

Второй по значимости город Калужского района — **Обнинск** (105 тыс. чел.), один из «атомных наукоградов» России. Здесь сразу после войны была создана лаборатория, проводившая исследования в области ядерной физики (один из объектов ГУЛАГа), а в 1954 г. построена первая в мире атомная электростанция, ныне выведенная из эксплуатации. Город — с 1956 г.

Людиновский район, в отличие от Калужского, представляет собой район старой индустриализации. Его промышленное развитие более связано с Брянском, чем с Калугой. Здесь, так же как и в Брянском районе Брянской области, к которому Людиновский район и примыкает, на протяжении нескольких столетий здесь развивались кустарные железоделательные промыслы. До сих пор существует небольшой чугунолитейный завод (город Киров). В XIX в. на базе этих промыслов создаются первые машиностроительные предприятия, строявшие пароходы, сельскохозяйственные машины, а с конца XIX в. — локомотивы и вагоны. Вторая по значению отрасль промышленности района — деревообрабатывающая.

Сельское хозяйство развито слабее, чем в Калужском районе, основная его отрасль — животноводство.

Через территорию Людиновского района проходит несколько железных дорог, очень слабо взаимодействующих между собой. Главная дорога района: Москва — Брест через Брянск и Гомель. Дорога

Брянск — Вязьма, проходящая через Людиновский экономико-географический район, введена в строй в 1930-е гг., и должна была стать частью трассы, спрямляющей путь от Ленинграда в Донбасс. Но остальные участки этой дороги так и не были построены. Также не было доведено до конца строительство проходящей через этот район дороги от Смоленска на юго-восток, которая ныне обрывается в пределах Тамбовской области. Назначением этой дороги было обеспечение хлебного экспорта из Среднего Поволжья.

Главный город района — **Людиново** (41 тыс. чел.), возникший в 1755 г. как поселок при железоделательном заводе. С этого времени практически единственная его функция — промышленная.

Кондровский район — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть Калужской области. Основу промышленности района составляют предприятия деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной и пищевой промышленности, имеющие в основном местное значение.

Сельское хозяйство развито слабо. Основа транспортной сети — бывшая Сызрано-Вяземская железная дорога, участок которой проходит через территорию района.

Наиболее крупный город — **Кондрово** (17 тыс. чел.), основанный при бумажной фабрике, построенной в конце XVIII в. Эта фабрика была одной из многих, снабжавших бумагой Москву и использовавших в качестве сырья старое тряпье. В начале XX в. фабрика была переведена на древесное сырье (лес Волжско-Днепровского водораздела), но в силу ограниченности запасов сырья значительного развития не получила.

Костромская область

Площадь 60,2 тыс. км², население 667,5 тыс. чел., в том числе городское 466,2 тыс. чел., сельское 201,3 тыс. чел.

В пределах Костромской области выделяются четыре экономико-географических района: Костромской, Макарьевский, Буйско-Шарьинский и Солигаличский.

Костромской район — часть территории Костромской области, непосредственно примыкающая к Волге. Это наиболее освоенный в хозяйственном отношении район области. Отрасли промышленной специализации района — текстильная промышленность и электроэнергетика. Первые полотняные предприятия появились здесь достаточно давно, Кострома с XVII в. была одним из центров льноделания в

Центральной России. Производство льняных тканей оставалось главным направлением развития текстильной промышленности Костромы до настоящего времени. Специализация Костромского района на производстве электроэнергии связана со строительством в 1970-е гг. Костромской ГРЭС мощностью 6,4 млн кВт (город Волгореченск). Основным фактором, определившим район Костромы в качестве места для строительства ГРЭС, был потребительский. В пределах района есть и машиностроительные предприятия (производство станков для легкой промышленности, экскаваторов и др.), но в целом машиностроение для Костромской области имеет гораздо меньшее значение, чем для большинства областей Центральной России. В начале XXI в. в том же Волгореченске было создано трубное производство.

Основная отрасль специализации сельского хозяйства — животноводство молочного направления.

Основу транспортной сети составляет р. Волга, а также железная дорога Москва — Галич через Кострому, по которой частично осуществляется сообщение Москвы с восточными районами государства. Планировалось соединить трассу Москва — Галич с магистралью Галич — Котлас, которая должна была, во-первых, связать кратчайшим путем Северо-Восточную и Центральную Россию, а во-вторых, обеспечить снабжение Костромской ГРЭС углем Печорского бассейна. Но эта магистраль так и не была достроена. От дороги Кострома — Галич отходит ветка к городу Заволжск Ивановской области.

Главный город на территории района — **Кострома** (269 тыс. чел., площадь 144,5 км²). Основана в XII в. как крепость на левобережье Верхней Волги при впадении в нее р. Костромы. Была центром системы крепостей, обеспечивавших закрепление верхне-волжских земель под русской властью. С утратой военного значения город стал развиваться как ремесленный центр. Торговое значение города было незначительным: его «заслоняли» Ярославль и Нижний Новгород (расположенные соответственно выше и ниже Костромы по течению Волги). В XVIII в. город становится губернским центром, и до начала XIX в. он в основном выполнял административные функции. Во второй половине XIX в. несколько ускоряется экономическое развитие Костромы, что было связано с ростом товарного производства льна. Промышленное развитие города сдерживалось тем, что до 1960-х гг. железная дорога обрывалась на правом берегу реки, в Костроме не было железнодорожного перехода через Волгу.

В межвоенное время индустриализация Костромы осуществлялась в основном за счет развития текстильной промышленности, был построен один из двух существующих в настоящее время льнокомби-

натов. В годы ВОВ и в послевоенное время в городе началось развитие машиностроения.

Второй по значимости город района — **Волгореченск** (17 тыс. чел.), образованный в связи со строительством Костромской ГРЭС в 1964 г. Город — с 1994 г. Неподалеку от Костромы расположен пос. **Красное-на-Волге** (8 тыс. чел.) — один из центров ювелирной промышленности России.

Макарьевский район освоен очень слабо. Он расположен в бассейне нижнего течения р. Унжа, левого притока Волги, и по этой реке производится сыла заготовленного здесь леса, потребляемого большей частью на Балахнинском ЦБК в Нижегородской области. Деревообрабатывающая промышленность района имеет исключительно местное значение.

Сельское хозяйство развито слабо, практически вся его продукция потребляется в пределах района.

Основа транспортной сети — сплавная р. Унжа, а также идущая параллельно ей автомобильная дорога от Костромы на Макарьев и далее на север. Железных дорог в пределах района нет.

Главные города района — **Макарьев** (7 тыс. чел.). Город вырос вокруг монастыря, основанного в XV в. С помощью таких монастырей закреплялась власть Москвы в ее отдаленных (по тем временам) владениях. На протяжении всей истории своего существования город выполнял единственную функцию — административного центра. Его экономическое значение было и остается совершенно незначительным.

Буйско-Шарьинский район по уровню хозяйственного освоения значительно превосходит как Макарьевский, так и Солигаличский. Это часть территории Костромской области, примыкающая к железной дороге Санкт-Петербург — Вятка — Пермь. Со строительством этой дороги начинается лесопромышленное освоение территории района. Строились здесь и относительно небольшие предприятия «вспомогательных» отраслей (механические заводы и др.)

Но сельское хозяйство в районе, как и в Костромской области в целом, существенного значения не имеет.

Основой транспортной сети района, его организующей осью является Северная железная дорога (Санкт-Петербург — Пермь). В Буйе от этой дороги отходит ветка к город Данилов Ярославской области, спрямляющая путь на Москву. Эта дорога — «главный ход» пассажирских поездов, соединяющих Москву с сибирскими и дальневосточными городами.

Главные города района — Буй, Галич, Шарья. Все это небольшие города. **Буй** (26 тыс. чел.) основан в 1536 г. как укрепление в верхнем

течении р. Кострома. На протяжении нескольких столетий выполнял лишь административные функции, экономическое развитие связано со строительством железной дороги в 1906 г. В экономическом отношении Буй теснее связан с Вологодой, чем с Костромой. Основная отрасль промышленности города — химическая. *Галич* (17 тыс. чел.) основан в XIII в. Ныне основное предприятие города — завод по производству автокранов. *Шарья* (36 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 24 тыс. чел. без них) возникла как станция на железной дороге Санкт-Петербург — Пермь, введенной в эксплуатацию в 1906 г. Основная отрасль промышленности — лесная.

Солигаличский район — часть территории Костромской области, примыкающая к Волжско-Северодвинскому водоразделу. Так же как и Макарьевский район, характеризуется крайне низким уровнем хозяйственного освоения. Главная и практически единственная отрасль промышленности района — лесозаготовительная, но ее развитие препятствует транспортная труднодоступность и заболоченность территории.

Сельское хозяйство имеет обслуживающий характер, сеть путей сообщения представлена автомобильными дорогами, связывающими отдельные части района с городами как Костромской, так и Вологодской областей. Однако эти дороги единой сети не образуют.

Наиболее крупный город — *Солигалич* (6 тыс. чел.), основанный в XIV в. и представлявший собой завершающее звено системы крепостей вдоль р. Костромы (город расположен в ее верховьях). С утратой военного значения стал центром соляного промысла, прекратившегося в начале XIX в. С этого времени город выполняет лишь административные, а в послевоенное время еще и рекреационные функции (санаторий на базе минеральных источников).

Москва

Площадь 1,1 тыс. км², население 11 514,3 тыс. чел. Все население Москвы официально считается городским. Год основания Москвы — 1147 г.

Город был основан как одна из крепостей, обеспечивавших продвижение русской власти в глубинные районы Залесья. В первой половине XIII в. становится центром удельного княжества. После того как Владимир, столица Северо-Восточной Руси, был разгромлен татарами и ослабел, Москва включается в борьбу за его наследство.

Окончательная победа Москвы в этой борьбе определилась в 1328 г. К началу XVI в. Московские владения включали в свой состав практически все восточные земли Киевской Руси, в связи с чем Москва становится центром системы хозяйственных связей этой территории. Формируется ориентированная на Москву система путей сообщения, включавшая в себя как дороги, так и водные пути.

В XV–XVI вв. эта система развивается в связи с расширением пределов государства, но тем не менее ее радиальный характер сохраняется. Отдельные части России взаимодействовали друг с другом в основном через столицу (не в том случае, конечно же, если они граничили друг с другом). Перенос столицы в Петербург негативно сказался на развитии Москвы, ее торговое и административное значение резко снизилось.

Однако транспортно-географическое положение Москвы, в центре ею же созданной системы коммуникаций Европейской России, определило превосходство Москвы над Петербургом в отношении внутренней торговли, которая для России всегда имела и имеет гораздо большее значение, чем внешняя. Утрата же административных, столичных, функций была компенсирована ростом промышленного производства (сначала мануфактурного, затем фабричного). В XIX в. Москва стала ведущим производителем продукции легкой промышленности России.

Строительство железных дорог, сходящихся в Москве, окончательно закрепило за городом статус экономической столицы государства, и перенос большевиками столицы в Москву (март 1918 г.) был в сущности признанием этого факта. Столичный статус резко ускорил развитие города, Москва стала развиваться значительно быстрее Петербурга (Ленинграда). Если в 1897 г. численность населения Москвы составляла 1,04 млн чел., а Петербурга 1,3 млн чел., то в 1939 г. в Москве жило 4,1 млн чел., а в Ленинграде 3,0 млн чел. (в городских границах того времени).

Промышленное развитие Москвы в межвоенное время основывалось на ускоренном развитии машиностроения. Увеличивался социальный потенциал города, причем в значительной мере за счет Ленинграда. В Москву из Ленинграда была переведена Академия наук СССР и большая часть ее научных учреждений.

Во время ВОВ часть промышленных предприятий, а также организаций и учреждений социальной сферы была эвакуирована из Москвы, но после войны практически все они возвратились назад. В послевоенные десятилетия рост Москвы был очень быстрым, население города увеличивалось на миллион каждые десять лет, причем

увеличение населения происходило в основном за счет миграционного прироста. Этот рост еще более ускорился в постсоветское время. Неоднократные усилия сократить темпы прироста населения столицы (ограничения на переезд в Москву, выведение части предприятий и учреждений за ее пределы и т. д.) были в основном безрезультатны.



Рис. 9. Москва, Садовое кольцо. Фото В. Л. Мартынова, 2005.

Рост Москвы стал малоконтролируемым процессом, значительная часть энергии города уходит на поддержание его существования. В сущности, Москва ныне представляет собой не единый город, а несколько больших и малых городков, объединенных общим названием. В административном отношении Москва делится на 10 округов, среднее населения одного округа — немногим более одного миллиона человек, т. е. превышает численность населения большинства субъектов Российской Федерации.

Экономико-географическое районирование Москвы достаточно сложное. В городе выделяются две кольцевые структуры, Центр и Старо-Промышленный пояс, и четыре радиальных: Северо-Запад, Северо-Восток, Юго-Запад и Юго-Восток. В состав Москвы входит также несколько анклавов, отделенных от остальной территории столицы Московской областью: Зеленоград, Внуково, Шереметьево, Восточный, Акулово и некоторые другие. Однако их размеры и значение относительно невелики (исключение составляет *Зеленоград*, город с населением 220 тыс. чел., имеющий права округа Москвы и специ-

ально построенный в 1960-е гг. как центр советской электронной промышленности).

Центр ограничен пределами Садового кольца. Здесь располагаются практически все административные учреждения, в том числе резиденция Президента (Кремль), Администрации Президента (бывшее здание ЦК КПСС на Старой площади), правительства и Федерального собрания Российской Федерации, министерства, подавляющая часть учреждений культуры, большинство иностранных посольств, правлений банков и крупнейших компаний. Но следует иметь в виду, что в пределах Садового кольца располагаются лишь центральные офисы министерств, ведомств, корпораций и т. д. Их основные подразделения находятся на окраинах Москвы и в ближнем Подмоскovie. Центральные районы города были значительно перестроены в 1930-е — 1950-е гг. В постсоветское время их архитектурный облик также значительно изменился. В результате всех этих перемен центр Москвы стал напоминать центральные районы западно-европейских городов.

Старо-Промышленный пояс не везде образует сплошную полосу, его предприятия расположены в основном к югу от Центра и представлены главным образом фабриками и заводами, построенными в XIX в. Большая часть этих предприятий относится к легкой промышленности, но среди них есть также машиностроительные и металлургические заводы. Предприятия Старо-Промышленного пояса, построенные в первой половине XIX в., тяготели к Москве-реке, во второй половине — к железным дорогам. В пределах этого промышленного пояса располагается большая часть железнодорожных вокзалов столицы. Значительная часть предприятий Старо-Промышленного пояса в настоящее время по прямому назначению не используется, на его территории располагаются офисы, склады и т. д.

Организующей осью **Северо-Запада** является Ленинградский проспект, разделяющийся на два шоссе: Ленинградское и Волоколамское (Рижское). Это в основном спальный район. Ускоренное развитие Северо-Запада пришлось на послевоенные десятилетия и определялось строительством новых станций Московского метрополитена, доставляющего жителей Северо-Запада на работу в другие районы города. В пределах Северо-Запада очень мало промышленных предприятий, но много высших учебных заведений и научно-исследовательских учреждений.

Северо-Восток столицы — ее наименее плотно заселенная часть. В пределах Северо-Востока более всего сохранились естественные ландшафты Москвы, и здесь располагается один из немногих национальных парков России — «Лосиный Остров». В то же время по

сравнению с Северо-Западом Северо-Восток более индустриализован, особенно территория, примыкающая к р. Яузе. Здесь в XIX в. строились промышленные предприятия, сырье и топливо для которых доставлялись по реке. Основная организующая ось — проспект Мира, продолжающийся Ярославским шоссе, и шоссе Энтузиастов (Горьковское шоссе).

Юго-Запад Москвы — часть столицы, специализирующаяся на науке, научном обслуживании и высшем образовании. В его пределах находятся Российская Академия наук, Московский государственный университет и ряд других научно-исследовательских и высших учебных заведений. В то же время часть Юго-Запада представляет собой типичные спальные районы. Основные организующие оси — Кутузовский проспект (Минское шоссе), Ленинский проспект (Киевское шоссе), Профсоюзная улица (Калужское шоссе).

Юго-Восток — наиболее значимая в промышленном отношении часть столицы. Здесь располагаются крупнейшие московские машиностроительные предприятия (например, автомобильный завод имени Лихачёва, автомобильный завод имени Ленинского комсомола, на площадях которого ныне производятся автомобили «Рено», и другие предприятия). Развертывание машиностроительных предприятий Москвы преимущественно на юго-востоке в 1930-е гг. осуществлялось сознательно, поскольку именно с юга и юго-востока в столицу поступало сырье и топливо, а также значительная часть комплектующих изделий для этих предприятий. Организующие оси — Варшавское шоссе, Каширское шоссе, Волгоградский проспект (Новорязанское шоссе).

Московская область

Площадь 45,8 тыс. км², население 7 092,9 тыс. чел., в том числе городское 5 680,9 тыс. чел., сельское 1 412 тыс. чел. Центр — Москва (не входит в состав Московской области).

Московская область отличается сложной территориальной организацией хозяйства. На ее территории выделяются девять экономико-географических районов: Пригородный, Дмитровский, Клинский, Волоколамский, Наро-Фоминский, Подольский, Коломенский, Орехово-Зуевский и Сергиево-Посадский.

Пригородный район — единственный район Московской области, имеющий кольцевую структуру, границы остальных районов радиально расходятся от Москвы. В состав района входят города и поселки, непосредственно примыкающие к Москве и образующие

ближний пояс Московской агломерации. Фактически этому району принадлежат и подмосковные города, включенные в состав Москвы при последнем расширении ее границ.



Рис. 9. Ново-Иерусалимский монастырь.
Фото Е. Л. Евдокимова, 2010

Города, расположенные в пределах района, частью являются лишь спальными районами Москвы, а частью — выполняют обслуживающие по отношению к столице функции. Кроме этого, здесь размещены некоторые высшие учебные и научно-исследовательские учреждения, особенно те, которые относятся к военно-промышленному комплексу.

Большое значение имеет рекреационная деятельность. К западу от Москвы расположены дачные поселки, созданные для элиты советского общества и получившие большое развитие в постсоветское время. К числу таких массивов относится приобретшие широкую известность загородные поселки вдоль Рублево-Успенского шоссе. Это тупиковая дорога, специально построенная для обеспечения сообщения загородных резиденций советского руководства с Москвой. В настоящее время это самый престижный и дорогой для застройки район Подмосковья.

Транспортная сеть района имеет четко выраженный радиальный характер, обеспечивая взаимодействие входящих в его состав городов и столицы. Внутрيراионный транспортный обмен очень слаб, что объясняется сходным типом развития экономической и социальной инфраструктуры во всех городах района.

Район представляет собой созвездие достаточно крупных городов, из которых выделить главные не представляется возможным. Можно лишь рассмотреть несколько наиболее показательных городов, расположенных в разных частях района.

Балашиха (215 тыс. чел., площадь 38,7 км²) в качестве города существует с XIX в. Основная отрасль промышленности — текстильная. Однако в настоящее время город является «спальным районом»

Москвы. Кроме этого, в нем располагаются учреждения и организации, принадлежащие к Министерству обороны, Министерству по чрезвычайным ситуациям и другим силовым ведомствам, а также многочисленные воинские части.

Мытищи (173 тыс. чел., площадь 34,6 км²) в качестве города существуют с 1925 г. Основой для возникновения города послужили село Большие Мытищи, известное с XV в., и поселок при Мытищинском вагоностроительном заводе, который был построен в 1896 г. и первоначально предназначался для обеспечения вагонами дорог на севере Европейской России (Мытищи располагаются на железной дороге Москва — Ярославль и далее на Архангельск). Выход к северным, лесным районам государства привел в начале нашего века к развитию химической промышленности (производство искусственного шелка, для которого использовалось лесное сырье).

Химки (207 тыс. чел., площадь 110,2 км²) практически срослись с Москвой. Нынешний город возник как станционный поселок на Николаевской железной дороге (Санкт-Петербург — Москва). Сейчас одна из важнейших функций города — функция транспортного узла. Здесь пересекаются железная дорога на Петербург и канал им. Москвы. Главные отрасли промышленности города Химки — деревообрабатывающая, значительная часть сырья для которой поступает по каналу им. Москвы, и легкая, первые предприятия которой были построены еще в XIX в.

Долгопрудный (91 тыс. чел.) строился как «город науки». Основой для его возникновения послужил Институт дирижаблестроения (1935 г.). После ВОВ здания этого института были заняты Физико-техническим институтом, ведущим высшим учебным заведением для подготовки научных кадров по атомной тематике в нашей стране. Этот институт является градообразующим и в настоящее время, хотя в городе существуют еще несколько научно-исследовательских учреждений, а также промышленные предприятия.

Для всех «пригородных» территорий Московской области характерен очень быстрый, местами даже скачкообразный, рост численности населения, что связано с бурным притоком сюда переселенцев из других регионов страны.

Организующей осью **Дмитровского района** является канал им. Москвы. Этот канал, а также идущая параллельно ему железная дорога Санкт-Петербург — Москва Бутырская и послужили основой для формирования района. Промышленное его значение невелико, основное развитие в пределах района получило машиностроение (преобла-

дают предприятия, выпускающие единичную и серийную продукцию), а также легкая промышленность.

Однако его научный потенциал очень значителен. В пределах района расположен город Дубна, в котором проводились и проводятся научные исследования по экспериментальной физике.

Главные города района — Дмитров и Дубна.

Дмитров (61 тыс. чел.) основан в XII в. как одна из крепостей, обеспечивавших продвижение власти владимирских князей в глубь Залесья. Контролировал торговые пути между р. Москвой и Верхней Волгой, в связи с чем имел важное торговое значение.

В XVIII–XIX вв., так же как и большинство городов Подмосковья, специализировался на производстве продукции легкой промышленности. В межвоенное время началось развитие машиностроения, а также производство строительных материалов. Это было связано со строительством канала Москва — Волга, на котором и использовалась первоначально продукция дмитровских предприятий. Одним из главных видов продукции, выпускаемых машиностроительными предприятиями Дмитрова, до настоящего времени являются экскаваторы.

Дубна (71 тыс. чел.) своим возникновением в 1957 г. обязана построенному здесь Объединенному институту ядерных исследований, который стал совместным центром разработок в этой области для всех стран-членов СЭВ.

Клинский район — один из индустриально-аграрных экономико-географических районов Московской области. Основные отрасли промышленности района — легкая, пищевая и промышленность строительных материалов. Сельское хозяйство — в основном пригородного типа, специализируется на производстве продукции животноводства.

Главный город района — **Клин** (81 тыс. чел.), основанный в 1317 г. как приграничная крепость Тверского княжества. Клин, расположенный в верхнем течении р. Сестра, притока Волги, был одной из крепостей, служивших москвичам, тверякам и новгородцам в борьбе за водные пути, соединявшие Северную Россию с бассейном Оки. Промышленное развитие города началось со строительства предприятий легкой промышленности (что характерно для многих городов Подмосковья) и стекольной фабрики (работавшей на местном сырье) в конце XIX — начале XX в. В постсоветское время становится одним из ведущих центров пивоваренной промышленности России.

Волоколамский район по сравнению с Клиным представляет собой менее развитую территорию. Значительная часть района распо-

лагается на водоразделе Москвы-реки и Волги, что препятствует развитию сельского хозяйства. Развитие промышленности в XIX в. сдерживалось отдаленностью района от главных путей сообщения того времени — водных. В конце XIX в. через его территорию прошла Московско-Рижская железная дорога, но она не оказала существенного воздействия на развитие района, поскольку экономическое взаимодействие Москвы и Риги никогда не было значительным.

Главный город района — **Волоколамск** (23 тыс. чел.), основанный в 1135 г. новгородцами на кратчайшем водном пути, соединявшем владения «вечевой республики» с приокскими землями. Невзирая на то, что нынешний Волоколамск (Волок Ламский) был со всех сторон окружен землями, принадлежавшими разным удельным князьям, он до XV в. оставался владением Великого Новгорода, и московские князья, формально считавшиеся и новгородскими, по вступлении на новгородский престол присягали, в числе прочего, не посягать на этот город. Но в середине XV в. одним из первых владений, захваченных Москвой у Новгорода, стал Волок Ламский. С этого времени город теряет торговое значение и приходит в упадок. На протяжении XVIII—XX вв. практически единственная функция города — функция административного центра, и ни межвоенная, ни послевоенная волны индустриализации его практически не затронули.

Наро-Фоминский район имеет две организующих оси — железные дороги Москва — Брест и Москва — Брянск. Отрасли специализации промышленности района — легкая и пищевая. Предприятия этих отраслей в основном построены в конце XIX — начале XX в., но в ходе «волн индустриализации» 1930-х и 1950-х гг. они подверглись существенной реконструкции. Большое значение имеет сельское хозяйство, условия для ведения которого здесь более благоприятны, чем в Волоколамском районе. В пределах района располагается несколько научно-исследовательских учреждений.

Главные города района — Наро-Фоминск и Можайск.

Наро-Фоминск (64 тыс. чел.) был преобразован в город в 1926 г. из фабричного села. Главной отраслью промышленности города была и остается легкая промышленность.

Можайск (31 тыс. чел.) основан как одна из крепостей, обеспечивавших освоение западной части Залесья, в 1231 г. Крепость контролировала верхнее течение Москвы-реки. Его расположение на одном из главных торговых путей между Московскими и Литовскими владениями (дорога Москва — Смоленск) привело к росту торгового значения города, с окончательным включением Смоленска в состав России утратил торговые функции. Был административным центром

(уездным городом Московской губернии), в экономическом отношении развивался медленно. Главная отрасль промышленности города — пищевая.

Подольский район — хорошо освоенная в хозяйственном отношении территория. Его географическое положение на Москворецко-Окском водоразделе благоприятно сказалось на развитии сельского хозяйства. Москворецко-Окский водораздел, в отличие от Москворецко-Волжского (Волоколамский район), представляет собой относительно ровную, хорошо дренируемую территорию.

Промышленному развитию района благоприятствовало то, что через его территорию проходят две железные дороги, связывающие Москву с более южными и юго-восточными районами Европейской России. Особенно большое значение эти дороги имели в конце XIX — начале XX в., когда тяжелая промышленность России концентрировалась главным образом на юге империи.

Главные города района — Подольск и Серпухов.

Подольск (188 тыс. чел.) в качестве города существует с 1781 г. (административная реформа Екатерины II). Город был промысловым центром, здесь осуществлялась добыча известняка, отправлявшегося в Москву. Во второй половине XIX в. на базе месторождений известняка началось развитие цементной промышленности. В 1900 г. в Подольске было построено первое машиностроительное предприятие — завод по производству швейных машинок, принадлежавший компании «Зингер».

Основным фактором строительства завода именно в Подольске был потребительский, его продукция отправлялась как в Москву, так и в густонаселенные центральные и южные губернии Европейской России. В межвоенное время в городе создаются предприятия тяжелого машиностроения и цветной металлургии. Подольск становится одним из ведущих производителей военной продукции.

Серпухов (126 тыс. чел.) был основан как одна из крепостей Приокской системы укреплений («Пояс Богородицы») в 1324 г. С утратой в XVI в. военного значения город становится торговым, а в XVII в. и ремесленным центром. В районе Серпухова строятся железоделательные мануфактуры.

В XVIII в. промышленная специализация Серпухова изменяется, железоделательное производство замещается легкой промышленностью (сырье поступало по притокам Оки, а готовая продукция вывозилась как по Оке, так и по дорогам). В межвоенный период отраслевая специализация города вновь изменяется: основным направлением развития промышленности становится машиностроение, представ-

ленные построенными в 1930-е гг. предприятиями старых отраслей. Межвоенное время — период наиболее быстрого роста города. Развитие машиностроения опиралось на энергетическую базу Подмосквового угольного бассейна и тульскую металлургию.

Коломенский район имеет двойную организующую ось, представленную реками Москвой и Окой, а также идущей параллельно им железной дорогой Москва — Рязань. Это индустриально-аграрный район, в котором преобладающее развитие получили «старые отрасли» машиностроения, а также легкая промышленность. В межвоенное время большое внимание уделялось развитию торфодобывающей промышленности и электроэнергетики. Строившиеся здесь электростанции использовали торф в качестве топлива (Шатурская электростанция — одна из первых, построенных по плану ГОЭЛРО). Однако торфодобыча, и основанная на ней электроэнергетика существенного значения не имеют.

Сельское хозяйство района развито слабее, чем в большинстве других районов Московской области, что объясняется заболоченностью его восточной, приокской части.

Главный город района — **Коломна** (144 тыс. чел.). Город был основан в 1177 г., как крепость Рязанского княжества, контролировавшая устье р. Москвы. Город, находившийся на ближних юго-восточных подступах к Москве, сохранял военное значение вплоть до XVII в. Именно с юго-востока на Москву чаще всего обрушивались татарские набеги.

В XVIII в. географическое положение Коломны способствовало ее развитию в качестве одного из ведущих центров шелкоткацкой промышленности России. Сырье для производства шелковых тканей поступало в русские пределы из государств Среднего Востока и Средней Азии по Волге, откуда переходило на Оку. А главным потребителем этих тканей русского производства была Москва, в Петербург шелк поступал морем из-за границы. Вследствие этого Коломна, связанная удобными путями как с Волгой, так и с Москвой, стала специализироваться на производстве шелка.

Во второй половине XIX в. в городе начинается развитие машиностроения: в 1863 г. здесь строится паровозостроительный завод, снабжавший паровозами дороги в восточной части Европейской России. Уже к началу XX в. машиностроение становится главной отраслью промышленности города. Особенно быстро оно развивалось в межвоенный период, когда в городе расширялись существующие предприятия и строились новые. В послевоенное время развитие Ко-

ломны обеспечивалось главным образом за счет непроемчивой сферы, в том числе научно-исследовательских учреждений.

Орехово-Зуевский район — наиболее развитый в промышленном отношении экономико-географический район Московской области. Промышленность района имеет чрезвычайно сложный, многоотраслевой характер. Существующая территориальная структура промышленности мозаична. Она в основном сложилась в межвоенное время, но включает в свой состав как более ранние, так и более поздние по времени возникновения элементы. Очень большое воздействие на формирование территориальной структуры промышленности района оказала эвакуационная волна индустриализации. Отрасли промышленной специализации района — машиностроение, металлургия и легкая промышленность. Мощный промышленный потенциал определяется обращенностью района на восток, откуда в Центральную Россию поступает большая часть сырья и топлива.

Сельское хозяйство здесь существенной роли не играет, поскольку высока степень урбанизированности территории района.

Главные города — Ногинск, Электросталь и Орехово-Зуево.

Ногинск (100 тыс. чел.) и **Электросталь** (155 тыс. чел.) составляют агломерацию, но по специализации хозяйства эти города совершенно не схожи между собой. Ногинск (до 1930 г. — Богородск) был преобразован в уездный город из села в 1781 г. Его промышленное развитие в XIX в. связано с текстильной промышленностью (один из главных «ткацких» городов Подмоскovie). Текстильная промышленность и сейчас составляет основу промышленного потенциала города, все остальные предприятия имеют исключительно местное значение.

История Электростали начинается в годы Первой мировой войны. Развитие военной техники требовало расширения производства качественных сталей, и в 1916 г. здесь было начато строительство первого в России электрометаллургического завода. Выбор места определялся близостью потребителя (тульские оружейные заводы, московское машиностроение) и источников энергии (примерно в это же время разрабатываются проекты и начинается строительство электростанции на базе Шатурского месторождения торфа). В 1917 г. завод начал действовать. Особое значение это предприятие приобрело в 1930-е гг., будучи одним из самых современных и технически оснащенных металлургических предприятий в СССР. В 1938 г. поселок при заводе был преобразован в город Электросталь. В годы ВОВ в городе был развернут завод тяжелого машиностроения, использовавший в качестве сырья продукцию электрометаллургического завода. Современный город Электросталь имеет две основные отрасли специ-

ализации — черную металлургию и тяжелое машиностроение. Осуществляется и производство топлива для атомных электростанций.

Орехово-Зуево (120 тыс. чел.) образован из нескольких фабричных сел в 1917 г. Основной отраслью специализации хозяйства города была и остается текстильная промышленность, но большое значение здесь имеют также машиностроительные предприятия, построенные в годы ВОВ и в послевоенное время. Орехово-Зуево — главный город небольшой бицентричной агломерации, в которую входит еще город **Ликино-Дулево** (31 тыс. чел.). Основные отрасли специализации этого города — автостроение (производство городских автобусов) и фарфоровая промышленность.

Сергиево-Посадский район в промышленном отношении стал развиваться лишь в послевоенные десятилетия, его предприятия относятся главным образом к новым отраслям машиностроения. Но предприятия эти, как правило, небольшие.

Большое значение для района имеет сельское хозяйство. Его организующая ось — железная дорога Москва — Ярославль и далее к Архангельску.

Уникальность района определяется его духовным значением. На территории района располагается Троице-Сергиева лавра, служившая духовным оплотом возрождения Русской земли после татарского нашествия.

Главный город района — **Сергиев Посад** (111 тыс. чел.), в 1930–1991 гг. именовавшийся Загорском. Троице-Сергиева лавра, послужившая развитию города, была основана в 1345 г. Лавра стала не только ядром планировочной структуры нынешнего города, но и его кормильцем. Основу хозяйства здесь составляло обслуживание многочисленных паломников. Сейчас Троице-Сергиева лавра — духовный центр Русской Православной Церкви.

Орловская область

Площадь 24,7 тыс. км², население 787,2 тыс. чел., в том числе городское 515,6 тыс. чел., сельское 271,6 тыс. чел.

Территория области делится на два экономико-географических района: Орловский и Ливенский.

Большее значение имеет **Орловский район**. Его индустриализация в основном приходится на послевоенные десятилетия. Главные предприятия района, преимущественно сосредоточенные в Орле, относятся по большей части к новым отраслям (приборостроение, стан-

костроение, электронная промышленность). Из старых отраслей важную роль в развитии района играют пищевая и легкая промышленность, а также черная металлургия (но ее предприятия имеют исключительно местное значение).

Главное направление развития сельского хозяйства — растениеводство. Исходя из отраслевой структуры сельского хозяйства Орловский район, как и область в целом, принадлежат скорее к Центрально-Черноземному, чем к Центральному району, но ее включение в состав последнего объясняется историческими причинами (наследие системы совнархозов первой половины 1960-х гг.).

Основу транспортной сети района составляет бывшая Риги-Царицынская железная дорога, проходящая через всю его территорию в широтном направлении и пересекающаяся в Орле с бывшей Московско-Курской железной дорогой.

Главный города района — **Орёл** (318 тыс. чел., площадь 120 км²) основан в 1566 г. в верхнем течении Оки в качестве одной из крепостей «большой засечной черты». Уже с середины XVII в., раньше других крепостей «засечной черты», стал центром земледельческого района. Это объясняется транспортно-географическим положением Орла — на Оке, одном из главных торговых путей России того времени. В XVIII в. хлеб из Орловского района отправлялся не только в Центр (Москву и пр.), но и в Петербург по Вышневолоцкой системе (из бассейна Оки в бассейн верхней Волги хлебные грузы переходили по рекам Угре и Вазузе). В это же время в городе началось развитие пенькового промысла. Значительная часть пеньки также отправлялась в Петербург, откуда вывозилась за границу.

В первой половине XIX в. в связи с сокращением движения по Вышневолоцкой системе и освоением новых земледельческих районов значение Орла как торгового центра снижается. Но в качестве «компенсационной» отрасли здесь развивается промышленность. В середине XIX в. был построен чугуноплавильный завод, открывались и другие предприятия.

Строительство Риги-Орловской (Царицынской) железной дороги позволило вывозить хлеб из Орловского района в порты Балтийского моря. Промышленное развитие прекращается, и основным направлением развития хозяйства вновь становится земледелие.

В годы первых пятилеток существенных перемен в хозяйстве Орла не происходило, город продолжал оставаться центром аграрного района, не выполняя практически никаких других функций. Областной центр — с 1937 г. В годы ВОВ был сильно разрушен, и в послевоенные десятилетия практически создан заново. Развитие новых от-

раслей машиностроения объясняется как близостью Орла к центрам разработки новых технологий (Москва и «научные города» Московской области), так и общей для всех бывших аграрных регионов причиной — «аграрным перенаселением», определявшим переизбыток рабочей силы.

Ливенский район по уровню развития хозяйства значительно уступает Орловскому. Главная отрасль промышленности района — пищевая, предприятия которой здесь существуют практически повсеместно, вторая по значению — машиностроение, представленное небольшими предприятиями «новых отраслей», в основном сосредоточенными в городе Ливны.

Главная отрасль сельского хозяйства — растениеводство, сочетающее в себе возделывание как пищевых, так и технических культур.

В транспортно-географическом отношении район, в отличие от Орловского, единого целого собой не представлял и не представляет. Его западная часть относится к бассейну Днепра, восточная — к бассейну Дона. На западе проходит бывшая Московско-Курская железная дорога, на востоке — соединительная ветка между бывшей Риги-Царицынской дорогой и дорогой Воронеж — Курск.

Наиболее крупный город района — *Ливны* (50 тыс. чел.), основанный в XII в. как дальняя пограничная крепость Черниговского княжества на р. Сосна, притоке Дона. В 1571 г. разрушенная крепость была возрождена и включена в состав «большой засечной черты». Военные функции выполняла до середины XVII в., затем стала центром земледельческого района.

В XVIII–XIX вв. развитие города сдерживалось его транспортно-географическим положением (принадлежность к бассейну Дона, и, соответственно, проблемы со сбытом продукции земледелия). Промышленное развитие города приходится на послевоенные десятилетия, когда и были созданы практически все ныне существующие предприятия.

Рязанская область

Площадь 39,6 тыс. км², население 1 154,2 тыс. чел., в том числе городское 818,4 тыс. чел., сельское 313,8 тыс. чел.

На территории области выделяются три экономико-географических района: Рязанский, Сасовский и Касимовский.

Рязанский район — наиболее освоенная часть территории области. Район относится к числу территорий «новой индустриализации»,

его промышленное развитие приходится на послевоенные десятилетия. Главные отрасли промышленной специализации — новые отрасли машиностроения (радиотехническая промышленность, приборостроение), нефтеперерабатывающая и нефтехимическая промышленность и электроэнергетика. Некоторое значение сохраняют также легкая и пищевая промышленность, первые предприятия которых здесь появились еще в XIX в.

Основная отрасль сельского хозяйства — животноводство как мясного, так и молочного направления. Растениеводство имеет меньшее значение, в значительной степени из-за ограниченности посевных площадей.

Через территорию района проходят две магистральные железные дороги, соединяющие Москву с Центральным Черноземьем и Поволжьем: бывшая Московско-Рязанская железная дорога (на Самару), и дорога Москва — Чаплыгин (Тамбовская область), представляющая собой часть недостроенной магистрали на Волгоград (Царицын). Важную роль в развитии района играют проходящие через его территорию нефтепроводы, послужившие основой для развития рязанской нефтехимической промышленности и электроэнергетики.

Главный город района *Рязань* (525 тыс. чел., площадь 200 км²) на своем нынешнем месте существует с 1301 г. Является «наследником» так называемой Старой Рязани, первой столицы Рязанского княжества, уничтоженной татаро-монголами. Как Старая Рязань, так и нынешний город, первоначально называвшийся Переяславль Рязанский, возникли как крепости, контролировавшие путь по Оке. Основными функциями города были военная и административная (столица Рязанского княжества).

Рязань была своеобразным щитом Москвы, хотя отношения между московскими и рязанскими князьями были далеки от дружеских. Но защитить саму Рязань не мог ни один другой город, владения рязанских князей находились на самой границе леса и степи. Город находился под постоянной угрозой татарского нападения, и обладание Рязанским княжеством, все достоинства которого составляли многочисленные крепости, не могло принести никаких доходов московским князьям. Не случайно Рязанское княжество было последним из бывших киевских владений, официально включенным в состав Московского государства (1521 г.). Здесь прослеживается сходство судеб Рязани и другого военно-феодального государства, расположенного на северо-западе России — Псковской земли, вошедшей в состав собственно московских владений лишь в 1510 г.

Рязань была одним из пограничных форпостов Русского государства до XVII в., пока граница не отодвинулась к югу. Экономическое развитие города в XVIII–XIX вв. шло крайне медленно, он выполнял практически единственную функцию — губернского центра. Железнодорожное строительство способствовало развитию города, тем не менее это развитие происходило гораздо медленнее по сравнению с другими городами Центра. Предприятия Рязани были очень маленькими, и все они работали исключительно на обеспечение местных нужд.

В годы первых пятилеток в Рязани начинается создание машиностроительных предприятий. Большое значение для формирования промышленного потенциала города имела эвакуационная волна индустриализации, здесь «осело» несколько машиностроительных предприятий. Индустриальное развитие послевоенной Рязани происходило скачкообразно, чему способствует транспортно-географическое положение города на путях, связывающих Москву с Поволжьем. Строительство нефтепроводов послужило толчком для развития нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности, близость к Москве и Горькому — к строительству радиотехнических предприятий (в этом прослеживается сходство Рязани и Владимира). В 80 км от Рязани (город Новомичуринск) в 1970-е гг. была построена Рязанская ГРЭС, одна из крупнейших тепловых электростанций России.

Сасовский район представляет собой аграрно-индустриальную территорию. Уровень его промышленного освоения гораздо ниже, чем в Рязанском районе. Основная отрасль промышленной специализации района — пищевая промышленность (переработка местного сельскохозяйственного сырья). Наряду с этим существуют небольшие машиностроительные предприятия.

Основная отрасль аграрной специализации — животноводство; растениеводство представлено в основном возделыванием технических культур (сахарная свекла).

Транспортная сеть района имеет линейный характер, ее основу составляет железная дорога Москва — Казань через Арзамас, строительство которой на всем протяжении было завершено к 1926 г.

Главный город района — **Сасово** (28 тыс. чел.). В качестве города существует с 1926 г., до этого было «ремесленным селом» (канатный промысел), развитие которого началось со строительства железной дороги. В городе есть предприятия легкой промышленности и машиностроения, созданные в послевоенные десятилетия, но преобладающее значение имеет пищевая промышленность.

Касимовский район своеобразен в этногеографическом отношении. Значительную часть его населения составляют татары, предки которых поселились здесь в конце XIV в. В экономико-географическом отношении это наиболее слабо развитая часть Рязанской области (Мещерские болота).

Отрасль промышленной специализации района — текстильная промышленность, но своеобразного направления. Здесь канатный промысел трансформировался в фабричное производство, и на севере Рязанской области изготавливают траловые сети для океанического лова. Существует машиностроение, представленное в основном небольшими предприятиями. Своеобразной отраслью промышленности Касимова является аффинажное производство (Приокский завод цветных металлов).

Основу транспортной сети составляют две железные дороги. Через его западную часть проходит дорога Владимир — Рязань, а в восточной части — тупиковая ветка на Касимов, отходящая от бывшей Московско-Казанской дороги.

Главный город — **Касимов** (33 тыс. чел.). Основан в середине XII в. как одна из крепостей по Оке. Первоначально назывался Городец Мещерский. В конце XV в. передан во владение хану Касиму, бежавшему из Золотой Орды и поселенному здесь вместе со всем своим родом. Касимовское царство было последним удельным княжеством Московской Руси (упразднено в 1681 г.). Однако татары до настоящего времени составляют значительную часть населения города. Развитие города как ремесленного центра началось в XVIII в. Ныне в нем сосредоточены почти все промышленные предприятия района.

Смоленская область

Площадь 49,8 тыс. км², население 985,5 тыс. чел., в том числе городское 716,3 тыс. чел., сельское 259,2 тыс. чел.

В Смоленской области выделяется три экономико-географических района: Смоленский, Рославльский и Вяземский.

Смоленский район является наиболее сложным по территориальной и отраслевой структуре хозяйства. В историко- и экономико-географическом отношении этот район ближе к соседней Белоруссии, чем к другим регионам Центральной России. Историческая судьба Смоленщины, как и Белоруссии, — быть «на перекрестке» главных путей (пути «из варяг в греки», системы железных и автомобильных

дорог и т. д.). Такое географическое положение иногда способствует развитию хозяйства, но чаще — препятствует ему.

Район в целом относится к районам новой индустриализации, большинство ныне существующих предприятий создано в послевоенные годы. Во время ВОВ разрушения Смоленска и других городов района были столь значительны, что эти города приходилось не восстанавливать, а фактически строить заново. Отраслями промышленной специализации Смоленского района в настоящее время являются новые отрасли машиностроения, легкая и химическая промышленность.

Из новых отраслей наибольшее значение имеют авиастроение и электротехническая промышленность. Химическая промышленность (в частности, производство азотных удобрений), получает сырье по трубопроводам, проходящим через территорию района. Одной из ведущих отраслей промышленности района является электроэнергетика. Но здесь, в отличие от восточной части Центральной России, где преобладают ТЭС и ГЭС, главная роль в производстве электроэнергии принадлежит АЭС. Различие в структуре производства электроэнергии в западной и восточной частях Центральной России объясняется дороговизной доставки топлива.

Своеобразной для Центральной России отраслью промышленности является алмазообработка (Смоленск).

Отрасль аграрной специализации, как и практически везде в Центральном районе, — животноводство, в основном мясного направления.

Транспортная сеть района сложная. Смоленск является одним из важнейших железнодорожных узлов России, при этом границы «зоны тяготения» города выходят за пределы Российской Федерации, включая в себя значительную часть Восточной Белоруссии. Через Смоленск проходит «полюсмагистраль» (железная и автомобильная дороги), соединяющие Москву с зарубежными странами Европы, и от города радиально расходятся дороги, связывающие его практически со всей Европейской Россией. Особое значение имела железная дорога, отходящая от Смоленска на юго-восток и соединяющая его с Центральным Черноземьем, а далее с Поволжьем. В 1970-е — 1980-е гг. эта дорога от Смоленска до Орла была продублирована автомобильной дорогой.

Смоленск (327 тыс. чел., площадь 200 км²) основан в IX в. в верхнем течении Днепра как один из городов на Балтийско-Черноморском водном пути (пути «из варяг в греки»). Основной функцией Смоленска в это время была транзитная, торговое значение его было невелико (примерно таким же было значение Полоцка на

Западной Двины). С распадом Киевского государства и изменением преобладающего направления хозяйственных связей с меридионального на широтное торговое значение Смоленска резко возросло, поскольку через город проходил кратчайший путь, связывавший территорию нынешней Центральной России с Балтийским морем.

В начале XV в. Смоленск входит в состав Великого княжества Литовского. Город и княжество сохраняют тот порядок управления, который сложился до вхождения в состав Литвы. В числе прочих городов Литовско-Русского государства Смоленск управлялся на основе магдебургского права, обеспечивавшего автономию городов.

В 1514 г. город входит в состав Московского государства как важная крепость на западных границах Московских владений, но его торговое значение в связи с этим быстро и неуклонно падает. В начале XVII в. Смоленск переходит под власть Речи Посполитой и становится одним из центров лесного промысла. В середине XVII в. (1654 г., война за присоединение Малороссии), был взят русскими войсками. Но для окончательного закрепления Смоленска Московскому государству пришлось отдать за него полякам три небольших города: Невель, Себеж и Велиж.

В составе России Смоленск продолжал выполнять те же функции, что и в составе Речи Посполитой, т. е. был крепостью и центром лесопромыслового района. Не случайно его включение в состав Рижской губернии при проведении губернской реформы Петра I. Лес, заготовленный в районе Смоленска, сплавлялся главным образом к Рижскому порту по рекам бассейна Западной Двины (водораздел Днепра и Западной Двины проходит неподалеку от Смоленска). Но в целом хозяйственное развитие Смоленска, оказавшегося между двумя экономическими центрами империи (Москвой и Ригой), шло крайне медленно.

В 1868 г. через город прошла первая железная дорога — Рижско-Орловская, впоследствии продленная до Царицына; в 1870 г. — Московско-Брестская и др. Но Смоленск имел исключительно транзитное значение, его узловое положение в системе железных дорог не привело к развитию промышленности.

Однако город стал организующим центром для обширных и слабо заселенных территорий западной части «великого водораздела», к нему тяготели небольшие города и сельские населенные пункты в верховьях Днепра и Волги, Оки и Западной Двины. Столь большое значение Смоленска объясняется тем, что на протяжении нескольких столетий он был здесь единственным крупным городом.

В 1929 г. город стал центром Западной области, в которую и вошли все вышеупомянутые территории. Однако Смоленск являлся лишь административным центром этой области, его экономическое значение было по-прежнему крайне невелико. С упразднением «областей Госплана» остается лишь центром относительно небольшой Смоленской области.

Во время Смоленского сражения 1941 г. город был практически разрушен. Довоенная численность населения восстановилась здесь лишь к концу 1950-х гг. исключительно за счет притока населения из сельской местности.

Экономическое развитие города ускоряется в послевоенные десятилетия, когда транспортно-географическое положение города («на перекрестке») стало фактором, благоприятствующим его развитию. В этом опять прослеживается сходство исторических судеб Смоленщины и Белоруссии — в обоих случаях на протяжении столетий приграничность была фактором, сдерживающим экономический рост, и лишь с началом интеграционных процессов в экономике СССР и европейских социалистических стран такое положение стало благоприятным. Можно предположить, что эти процессы будут определять развитие Смоленска и в дальнейшем.

Основные отрасли промышленности **Рославльского района** — машиностроение, легкая и пищевая промышленность. Развитие всех трех главных отраслей началось практически одновременно, после строительства в 1868 г. Риги-Орловской железной дороги. Преобладающими являются старые отрасли машиностроения, новая волна индустриализации район практически не затронула.

Основная отрасль специализации сельского хозяйства — молочное животноводство. Переработка молока осуществляется на многочисленных предприятиях пищевой промышленности (сгущенное молоко, сыр).

Основа транспортной сети — бывшая Риги-Орловская железная дорога, и пересекающая ее в Рославле дорога от Могилева к ст. Сухиничи (Тульская область) и далее в Поволжье.

Главный город района — **Рославль** (55 тыс. чел.), судьба которого в целом схожа с судьбой Смоленска. Город основан в 1137 г. как крепость вблизи водораздела рек Десны и Сожа. Принадлежал Литве, возвращался России, вновь отходил к Речи Посполитой, окончательно вошел в состав России в 1667 г. На протяжении XVII–XIX в. выполнял единственную функцию — административную, со строительством Риги-Орловской железной дороги стал промышленным цен-

тром местного значения. Но промышленное развитие города, имеющего достаточно выгодное транспортно-географическое положение (железнодорожный узел), сдерживалось соседством более крупных экономических центров, Смоленска и Брянска, между которыми он и расположен.

Основные направления и уровень хозяйственного освоения территории **Вяземского района** — примерно такие же, как и Рославльского района. Промышленное развитие Вяземского района начинается со строительством Московско-Брестской железной дороги. Уже в конце XIX в. здесь начинается создание небольших предприятий легкой промышленности (льноделние), и машиностроения (предприятия, обслуживающие железную дорогу). Обращенность Вяземского района в сторону Москвы способствовала развитию пищевой промышленности.

Основная отрасль сельского хозяйства — животноводство, но здесь большее значение имеет мясное направление.

Основа транспортной сети — бывшая Московско-Брестская железная дорога, которая пересекается дорогой меридионального направления Брянск — Вязьма — Ржев, частью недостроенной магистрали от Ленинграда (Петербурга) в Донбасс.

Главный города района — **Вязьма** (57 тыс. чел.). Время его основания точно неизвестно, но вероятнее всего, — не позднее XI в. Вязьма была крепостью у истока Днепра, в районе Волжско-Днепровского водораздела. На протяжении нескольких столетий город выполнял главным образом военные функции. В XV в. стала пограничной крепостью Литовского княжества, в состав Московского государства вошла в 1493 г. В начале XVII в. русско-польская граница прошла между Вязьмой и Смоленском, при этом военное значение города еще более возросло. Однако с окончательным переходом Смоленска под власть России Вязьма перестает быть пограничной крепостью и постепенно приходит в упадок. Главной функцией города в XVIII в. становится административная.

В XIX в. со строительством железной дороги в городе возникают предприятия машиностроения и легкой промышленности. Но, в отличие от Рославля, для Вязьмы в настоящее время большее значение имеют новые отрасли машиностроения (электротехническая промышленность), и химическая промышленность. Это связано с тем, что Вязьма «обращена» к Москве и в силу этого более сходна с другими городами Центральной России, чем с более западными городами Смоленской области.

Тверская область

Площадь 84,2 тыс. км², население 1 353,5 тыс. чел., в том числе городское 1 011,6 тыс. чел., сельское 341,9 тыс. чел.

В пределах Тверской области расположены четыре экономико-географических района: Тверской, Вышневолоцкий, Бежецкий и Торопецкий.

Тверской район — наиболее значимый район области. Отрасли промышленной специализации района — машиностроение, электроэнергетика и легкая промышленность. Развитие машиностроения, основной отрасли специализации промышленности района, началось в конце XIX в. Первыми машиностроительными предприятиями были заводы железнодорожного машиностроения, обеспечивавшие подвижным составом железные дороги Северо-Западной России.

Развитие электроэнергетики в основном относится к послевоенным десятилетиям, когда были построены крупные теплоэлектроцентрали, снабжающие энергией как собственно Тверскую область, так и Московский промышленный узел. Легкая промышленность — старейшая по времени возникновения отрасль промышленности района, первые ее предприятия появились здесь сразу же по окончании строительства Николаевской железной дороги в середине XIX в., и именно эта отрасль определяла «промышленное лицо» района в конце XIX — начале XX в. Но затем ее значение стало сокращаться.

Как и всюду в Центральном районе, главная отрасль сельскохозяйственного производства — животноводство.

Транспортная сеть района имеет сложный характер, ее основу составляют три железные дороги, радиально расходящиеся от Москвы: Москва — Рига, Москва — Санкт-Петербург и Москва — Ярославль. Но в транспортно-географическом отношении район единого целого собой не представляет, эти дороги практически не взаимодействуют между собой. Тверь, в отличие от большинства крупных городов Центральной России, является обычной железнодорожной станцией, а не узлом.

Главный города района — **Тверь** (404 тыс. чел., площадь 152 км²) основана в середине XII в. новгородцами при устье р. Тверца как крепость на главном водном пути, соединявшем Новгород с Волгой. В результате междоусобных войн отошла от Новгорода, с XIII в. — столица Тверского княжества. Это княжество, занимая «промежуточное» положение между торгово-ремесленным Севером и военно-феодалным Югом, поневоле перенимало черты и того и другого. В

Твери раньше, чем в любом другом русском городе, начался подъем русского самосознания, и уже в первой половине XIV в. тверяки начали воевать с ордынцами. История не знает сослагательного наклонения, но вполне могло случиться так, что именно Тверь, а не Москва стала бы «объединителем земель русских».

Однако борьба Твери и Москвы закончилась включением Тверского княжества в состав Московского государства (1485 г.). Первоначально Тверь и в составе московских владений сохраняла свое военное и торговое значение, но в конце XVI — начале XVII в. город приходит в упадок. Причинами этого были разгром Твери опричниками Ивана Грозного (1569 г., при походе на Новгород), и смещение главных торговых путей, связывавших Московское царство с зарубежными странами, на восток.

Значение Твери возрастает со строительством Вышневолоцкой водной системы, исходным пунктом которой со стороны Волги и была Тверь. Город становится одним из важнейших торгово-транспортных центров России. Но сооружение Марининской и Тихвинской водных систем привело к снижению значения Вышневолоцкой системы, а строительство железных дорог определило полное прекращение транзитного движения по ней. Соответственно снизилось и транспортное значение Твери.

В качестве компенсационной отрасли в городе начинает развиваться промышленность. Первая ткацкая фабрика была построена в 1853 г., и во второй половине XIX в. текстильная промышленность была единственной отраслью промышленности города. Первым машиностроительным предприятием, созданным в конце XIX в., стал вагоностроительный завод.

В межвоенное время промышленное развитие города шло в основном за счет развития машиностроения. Здесь было начато производство экскаваторов, предназначенных для реализации обширной программы гидротехнического строительства СССР и в первую очередь канала Москва — Волга.

В 1931 г. город был переименован в Калинин и назывался так до 1990 г. Во время ВОВ город сильно пострадал. В послевоенные годы отраслевая структура хозяйства города существенных изменений не претерпела. Основу промышленности составляют предприятия старых, материалоемких отраслей машиностроения, и эта отраслевая структура является для Твери сдерживающим фактором.

Второй по значимости город Тверского района — *Ржев* (62 тыс. чел.). Возникновение Ржева относится к XI–XII вв. Это первый сверху город на Волге. В настоящее время основная отрасль промышлен-

ности города — машиностроение (производство башенных кранов, специальной автомобильной и тракторной техники). Большое значение для экономики Тверской области имеет также город **Конаково** (39,5 тыс. чел.), градообразующим предприятием которого является Конаковская ГРЭС, одна из крупнейших в России.

Хозяйство **Вышневолоцкого района** развивалось и развивается благодаря его транспортно-географическому положению. Через территорию района на протяжении многих столетий проходили и проходили пути, соединяющие Северную и Центральную Россию. Главной функцией городов этого района была и остается транспортная, промышленное значение их крайне невелико. Но, конечно же, в пределах района существуют промышленные предприятия, в основном небольшие, и главные отрасли его промышленности — машиностроение (как и практически повсеместно в Центральном районе), деревообрабатывающая и пищевая промышленность. Сельское хозяйство существенного значения не имеет.

Транспортная сеть имеет очень сложный характер, что определяется длительным периодом ее формирования. Бологое — один из важнейших железнодорожных узлов Северной России, хотя формально он находится на территории Центрального района. Через город проходит одна из важнейших дорог России: Санкт-Петербург — Москва, которая пересекается магистралью широтного направления: дорогой Рыбинск — Вентспилс (Латвия) (бывшая Виндаво-Рыбинская железная дорога). Кроме этого, на юго-запад от Бологого отходит соединительная ветка, связывающая его с дорогой Москва — Рига. На территории этого района находится и Вышневолоцкая водная система, но она ныне не имеет никакого хозяйственного значения.

Главные города района — Вышний Волочек и Бологое. **Вышний Волочек** (52 тыс. чел.) возник, как новгородское поселение при волоке между бассейнами Балтийского моря и р. Волги, в верхнем течении р. Цна, притока р. Тверцы (отсюда название). Торгового значения не имел. Вышневолоцкая система, искусственные сооружения которой находятся в пределах города, дала толчок его развитию, но основной функцией Вышнего Волочка было техническое обслуживание этой системы и обеспечение судоходства по ней.

Во второй половине XIX в. значение города как транспортного центра резко падает, но в качестве компенсационной отрасли развивается легкая промышленность. Хорошая обустроенность города и наличие в нем большого количества рабочей силы, освободившейся после прекращения судоходства по системе, привели к тому, что промышленные предприятия строились здесь, а не в Бологом, имеющим

гораздо более выгодное транспортно-географическое положение. Легкая промышленность остается отраслью специализации Вышнего Волочка и в настоящее время.



Рис. 10. Вышний Волочек, водная система, водораздельная часть, поворот к Санкт-Петербургу. Фото В. Л. Мартынова, 2007

Бологое (24 тыс. чел.) своим развитием обязано Николаевской железной дороге, строительство которой было завершено в 1851 г. На протяжении второй половины XIX в. были построены все железные дороги, ныне проходящие через него, и к Бологому от Вышнего Волочка перешли функции организующего центра системы расселения территории Волжско-Мстинского водораздела. Город входил в состав Новгородской губернии, затем — Ленинградской области, Калининской (нынешней Тверской) области передан в 1935 г. Экономически с остальной территорией области почти не связан.

Бежецкий район освоен слабее Тверского и Вышневолоцкого. Территория района представляет собой водораздел Волги и ее северного притока — Мологи. Водораздельные территории, как правило, не благоприятствуют развитию сельского хозяйства. Промышленное освоение территории района, в целом незначительное, сдерживалось поздним началом железнодорожного строительства и его экономико-географическим положением в тени более развитых районов и крупных хозяйственных центров (Рыбинска, Твери).

Основные отрасли промышленности — электроэнергетика, пищевая, деревообрабатывающая и машиностроение, представленное в основном маленькими предприятиями новых отраслей. Самое крупное предприятие района — Калининская АЭС (город Удомля), построенная в начале 1980-х гг.

Главная отрасль сельского хозяйства — животноводство. Транспортная сеть представлена двумя главными железными дорогами: бывшей Виндаво-Рыбинской (Рыбинск — Вентспилс), и Санкт-Петербург — Москва Бутырская. Ни та ни другая дороги ныне существенного значения не имеют.

Наиболее крупные города на территории района — Удомля и Бежецк. *Удомля* (31 тыс. чел.) наиболее экономически значимый город этого района, здесь располагается Калининская АЭС. Город — с 1981 г. *Бежецк* (25 тыс. чел.) был основан как укрепление в верховьях р. Молога. В XIX в. главной отраслью промышленности города стало льноделние. В XX столетии здесь построены предприятия машиностроения, выпускавшие продукцию для льноводческих хозяйств (льноуборочные комбайны и др.), но поскольку льноводство практически не поддается механизации, эта отрасль так и не получила достаточного развития.

Торопецкий район еще менее освоен, чем Бежецкий. Большая часть района занята Валдайской возвышенностью, характеризующейся, с одной стороны, холмистым, а с другой — заболоченным рельефом. Это водораздел Волги, Днепра и Западной Двины.

Основные отрасли промышленности района — деревообработка, машиностроение и легкая промышленность, представленные небольшими предприятиями.

Главная отрасль сельскохозяйственного производства — животноводство, причем выделка кож на протяжении нескольких столетий являлась одной из отраслей специализации района.

Транспортная сеть района развита хорошо: через его территорию проходит Московско-Рижская железная дорога, соединительная ветка от Великих Лук на Бологое; существуют и другие, более мелкие, соединительные и тупиковые ветки.

Главный город района — *Торопец* (13 тыс. чел.) был основан как крепость Смоленского княжества на границе смоленских и новгородских владений (XI в.). Затем фактически перешел в состав Новгородского государства, но удержать город новгородцы не смогли, и в XIV в. Торопец вместе с другими землями в бассейне верхнего течения Западной Двины попадает под власть Литвы, но-прежнему выполняя главным образом военные функции. Перешел под власть Москвы в

числе первых земель, отвоеванных у Литвы (1503 г.). С исчезновением непосредственной военной угрозы и продвижением русских границ на запад перестал быть крепостью, став центром района кожевенного промысла. Однако экономическое значение города было небольшим, он выполнял в основном административные функции (с 1777 г. — уездный центр Псковской губернии).

Крайне низкий уровень развития системы хозяйственных связей Торопца определял неустойчивость его административно-географического положения, проявившуюся в неоднократных переходах города из одной административной единицы в другую, характерную для послереволюционного времени. В 1927 г. город был включен в состав Ленинградской области, в 1928 г. — Западной, в 1935 г. с образованием Калининской области отошел к ней, с 1944 по 1957 г. вошел в Великолукскую область, а с ее упразднением — вновь в Калининскую, ныне Тверскую.

Тульская область

Площадь 25,7 тыс. км², население 1 553,9 тыс. чел., в том числе городское 1 233,7 тыс. чел., сельское 320,2 тыс. чел.

На территории области расположены четыре экономико-географических района: Тульский, Новомосковский, Ефремовский и Белевский.

Главный район области — **Тульский**. Отрасли промышленной специализации района — машиностроение, черная металлургия и угледобывающая промышленность. Он относится к числу старопромышленных районов, первые предприятия здесь появились еще в первой половине XVII в. (1632 г. — первая железоделательная мануфактура в России). Развитие машиностроения началось примерно в это же время. Угледобывающая промышленность района наиболее бурными темпами развивалась в межвоенное время и первые послевоенные десятилетия, затем добыча угля пошла на спад, а в последние годы значительно сократилась.

Сельское хозяйство района — пригородного типа, его продукция потребляется в пределах района, а также отправляется в Москву, в сторону которой обращен Тульский район.

Основу транспортной сети составляют две железные дороги: меридиональная, связывающая Москву с Центральным Черноземьем и Восточной Украиной (Московско-Курская), и широтная: от Смоленска на Самару (Сызрано-Вяземская), с расходящимися от них соеди-

нительными и туликовыми ветками. Важную роль в развитии района играла и играет первая из вышеупомянутых дорог.

Главный город района — *Тула* (501 тыс. чел., площадь 145,2 км²) основана в середине XII в., как и многие другие города современной Центральной России. Но, в отличие от большинства других крепостей, Тула находилась к югу от основной линии русских укреплений, ближе к стенам. Столь неудобное военно-географическое положение на протяжении нескольких столетий препятствовало экономическому развитию города. Но со смещением линии крепостей на юг (XVI в.) Тула стала одной из важнейших крепостей государства, центром системы укреплений на границе леса и степи.

Окончательное утверждение русской власти в «Диком поле» (современном Центральном Черноземье) привело к тому, что Тула утратила военное значение, и в районе города появились первые промышленные предприятия. Тульский железоделательный район в XVII в. был ведущим районом черной металлургии Московского государства и развивался чрезвычайно быстро, поскольку нужда в железе была велика, особенно в столице, а месторождений его почти не было. До строительства тульских предприятий подавляющую часть потребляемого в России железа приходилось ввозить из-за границы, а внутри страны существовало лишь кустарное производство из болотной руды.

Однако в XVIII в., в связи с освоением Урала, значение тульских железоделательных промыслов сокращается, главной отраслью тульской промышленности становится производство оружия. Во второй половине XVIII в. значимость металлургического производства еще более снижается, что было связано с заметным сокращением лесных массивов на окружающих город территориях. Топливом на металлургических предприятиях здесь, как и на Урале, был древесный уголь. С уменьшением железоделательного производства связано развитие новых, «компенсационных», отраслей тульской промышленности.

В 1778 г. начинается производство знаменитых тульских самоваров, в Туле стали делать измерительные приборы, а в 1830 г. здесь стали выпускать тульскую гармонику (русскую гармошку-трехрядку). Чрезвычайно известной продукцией Тулы были и тульские пряники.

Экономическое развитие Тулы еще более ускорилося после строительства двух прошедших через город железных дорог, сооруженных практически одновременно (в 1868 и 1875 гг.), но тем не менее по темпам своего роста Тула в конце XIX в. уступала другим крупным городам Центральной России.

В межвоенное время Тула стала одной из ведущих баз развития машиностроения Центрального экономического района. Одновремен-

но с этим Тула вновь становится металлургическим центром, здесь строится Тульский металлургический завод, призванный (наряду с Электросталью) обеспечивать московское машиностроение качественной сталью. Но этот завод работал на привозном сырье и топливе, которое доставлялось из Юго-Восточной Украины (Кривбасс, Донбасс). Строительство металлургического завода было связано с тем, что к востоку от Тулы прошла линия построенной в 1930-е гг. железной дороги Москва — Донбасс.

Резко увеличивается добыча бурого угля в районе Тулы, развивается электроэнергетика, в основном за счет строительства небольших (по нынешним меркам) теплоэлектростанций.

В послевоенное время машиностроительные предприятия расширяются и реконструируются, возникают новые производства. В частности, в Туле начинается производство сельскохозяйственной техники, мотороллеров и т. д. Но тем не менее в этот период значение города снижается, сокращаются темпы его роста, поскольку для Тулы, как и для Тульского района в целом, характерны проблемы, общие для всех старопромышленных районов — переутяжеленность отраслевой структуры экономики.

Новомосковский район сформировался как экономико-географическая единица в межвоенное время. Его становление было связано с освоением Подмосквовного бурого угольного бассейна и развитием химической промышленности, использовавшей уголь в качестве сырья. Ныне сырьем для химических предприятий района являются нефть и газ, поступающие по трубопроводам из Поволжья и Западной Сибири, но отрасли промышленной специализации остались прежними: химическая промышленность и добыча угля. При этом значение и объемы химического производства постоянно возрастают, а добыча угля — снижается.

Близость к Центральному Черноземью определяет более высокую, чем в Тульском районе, долю растениеводства в общем объеме сельскохозяйственного производства.

Основу транспортной сети составляют дороги от Москвы к городу Узловая, продолжающаяся далее на Елец и на восток Украины, и от Узловой к Самаре (бывшая Сызрано-Вяземская железная дорога).

Главный город района — **Новомосковск** (131 тыс. чел., площадь 74,6 км²) был основан в ходе межвоенной индустриализации (1929 г.), его градообразующим предприятием стал химический комбинат, на базе которого впоследствии было образовано несколько химических предприятий. Первоначально название города — Бобрики, с 1934 по 1961 г. назывался Сталиногорском.

Ефремовский район — аграрно-индустриальная территория. Здесь нет столь крупных промышленных предприятий, как в Тульском или Новомосковском районах. Основные отрасли промышленной специализации — пищевая и химическая промышленность, предприятия которых созданы главным образом в межвоенное время.

Главная отрасль специализации сельского хозяйства — растениеводство, район находится на самом юге Тульской области, на границе с Центрально-Черноземным районом.

Основа транспортной сети района — железная дорога Москва — Донбасс, и пересекающая ее дорога от Смоленска через ст. Сухиничи, обрывающаяся далее в пределах Тамбовской области.

Главный город района — **Ефремов** (42 тыс. чел.), основанный в 1637 г. как одна из крепостей, укреплявших власть России в «Диком поле». Быстро утратил военное значение, превратившись в центр земледельческого района. Ефремов расположен в бассейне Дона, что вызывало сложности со сбытом хлеба (вывозить его «посуху» было слишком дорого, а по рекам — некуда, в низовьях Дона и своего хлеба хватало), поэтому основной отраслью специализации города было винокурение.

В межвоенное время в городе начинает развиваться химическая промышленность, построен завод по производству синтетического каучука. При этом учитывались как земледельческая специализация района, так и трудовые навыки населения (первоначально синтетический каучук получали на основе пищевого сырья, и первой стадией этого производства было получение этилового спирта). Этот завод вместе с предприятиями пищевой промышленности составляет основу промышленного потенциала города и в настоящее время.

Белевский район — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть территории Тульской области. Основные отрасли промышленности — пищевая, производство строительных материалов, машиностроение и электроэнергетика. Все отрасли представлены небольшими предприятиями.

В сельскохозяйственном производстве преобладает растениеводство, причем в районе значительное развитие получила такая специфичная для Центральной России отрасль, как садоводство.

Основа транспортной сети района — две железные дороги,ходящиеся от ст. Сухиничи (Калужская область). Одна из них ведет к Туле, вторая обрывается в пределах Тамбовской области.

Главный город района — **Белев** (14 тыс. чел.), основан в 1147 г. как одна из крепостей, контролировавших путь по Оке. Вместе с дру-

гим землями в верхнем течении Оки («верховские княжества») в XIII в. перешел под власть Литвы, в составе Московского государства с конца XV в. Как в составе Литвы, так и под властью Москвы выполнял единственную функцию — функцию пограничной крепости. В XVII в. теряет военное значение и становится центром земледельческого района, а также торговым городом (товары поступали главным образом из Центрального Черноземья). В хозяйственном отношении был более тесно связан с Калугой, чем с Тулой, хотя и был вошел в конце XVIII в. в состав Тульской губернии.

В XIX в. повторил судьбу Калуги, утратив торговое значение из-за прекращения судоходства по верхней Оке. В конце XIX в. через Белев прошла железная дорога, и это несколько оживило его экономическую жизнь, способствовал хоть и незначительному, но все же имевшему место промышленному развитию.

Ярославская область

Площадь 36,2 тыс. км², население 1 272,5 тыс. чел., в том числе городское 1 045,5 тыс. чел., сельское 247,0.

Выделяются четыре экономико-географических района: Ярославский, Ростовский, Угличский и Пошехонский.

Наиболее значим по экономическому и социальному потенциалу **Ярославский район**. Современная структура хозяйства района сформирована главным образом в межвоенное время, и ныне основные отрасли его специализации — машиностроение, представленное большей частью предприятиями старых отраслей, нефтехимическая и нефтеперерабатывающая промышленность. Крупные промышленные предприятия существуют не только в крупных (Ярославль, Рыбинск), но и в более мелких городах района (Тутаев).

Основное направление специализации сельского хозяйства — молочное животноводство, наибольшего расцвета достигавшее в конце XIX — начале XX в. (пойменные луга долины Волги и ее притоков, значительная часть которых ушла под воду Рыбинского водохранилища).

Организующая ось района — р. Волга, бывшая его основной транспортной артерией на протяжении нескольких столетий, вплоть до 1920-х гг. Параллельно Волге проходит железная дорога, соединяющая все приволжские города от Астрахани до Рыбинска. Но железнодорожный переход через Волгу в пределах района всего один — в

Ярославле. Через него проходит железная дорога на север — к Вологде и Архангельску.

Главные города района — Ярославль и Рыбинск.

Ярославль (591 тыс. чел., площадь 200 км²) основан в начале XI в. как крепость Киевского государства на Верхней Волге. Долгое время крепость была крайним северо-восточным форпостом русских владений в Залесье. Наряду с военным, Ярославль с самого своего основания имел и торговое значение, будучи завершающим звеном в цепи русских крепостей, контролировавших путь с Оки в верховья Волги, проходивший по рекам бассейна Оки, Клязьмы (р. Нерль) и собственно Волги. Ярославль расположен при устье р. Которосль, вытекающей из оз. Неро, на берегах которого расположен древнейший город Верхневолжья — Ростов Великий.

Основание Костромы и создание системы крепостей по р. Унжа способствовало продвижению русской власти на восток и снижению тем самым военного значения Ярославля. Город продолжает развиваться как торговый центр, узел системы коммуникаций в верхнем течении Волги.

Расцвет торгового Ярославля приходится на XVII–XVIII вв. По своему хозяйственному значению Ярославль в это время соперничал с Вологдой, причем уже к концу XVII в. определилось решающее преобладание Ярославля. Через этот город проходили один из важнейших водных путей России того времени — Беломорско-Каспийский, а также одна из главных дорог — Архангельский тракт. Более быстрое развитие Ярославля в сравнении с Вологдой в это время объяснялось и тем, что Ярославль расположен ближе к Москве, и здесь товары с речных судов перегружались на гужевой транспорт, который доставлял их в Москву сухим путем. Гужевая перевозка была значительно дороже водной, поэтому фактор близости к главному экономическому центру государства, Москве, в данном случае был решающим.

В конце XVIII — начале XIX в. торговое значение Ярославля падает. Оно переходит к Рыбинску, ставшему узловым пунктом построенных в это время двух водных систем, связавших Северную и Центральную Россию — Мариинской и Тихвинской.

Но уже в XVIII в. Ярославль приобретает значение промышленного центра. Основной отраслью ярославской промышленности этого времени было льноделие. В XIX в. в городе возникают хлопчатобумажные мануфактуры. Однако и по темпам, и по уровню промышленного развития Ярославль значительно уступал соседним промышленным городам и районам — Москве и Иваново-Вознесенску.

Начало волжского пароходства дало толчок развитию города, особенно ускорившемуся со строительством Московско-Ярославской железной дороги. К началу XX в. Ярославль выполнял две основные функции — транспортного и административного центра. Но со строительством в 1903 г. железнодорожного моста через Волгу транспортное значение Ярославля сокращается (исчезла надобность в перевалке грузов, осуществлявшейся в городе).

Однако именно наличие железной дороги, проходившей через Ярославль и связывавшей его с северными и восточными районами государства, способствовало промышленному развитию города в годы первых пятилеток.

Ярославль, как и Нижний Новгород (Горький), приобретает значение одного из главных экономических центров Центральной России, что объясняется сходством транспортно-географического положения этих двух городов. Оба они расположены на главных магистралях, связывающих Центр России с Уралом, откуда шло сырье для машиностроительных предприятий, и в то же время в непосредственной близости от потребителя. Похожа даже отраслевая структура промышленности Ярославля и Нижнего Новгорода. В обоих городах главными предприятиями, построенными в межвоенное время, являются автомобильные заводы, причем в Ярославле один завод был построен в годы первой пятилетки, а во второй планировалось построить еще один, но эти планы так и не были реализованы.

Значительное развитие в Ярославле получила нефтехимическая промышленность, использовавшая сырье, доставляемое по Волге из Баку (с этого времени ведущей отраслью ярославской нефтехимии становится производство резинотехнических изделий). И как в Ярославле, так и в Горьком были существенно расширены судостроительные заводы. Правда, ярославское судостроение специализировалось и специализируется, в отличие от нижегородского, на выпуске небольших судов, что объясняется особенностями гидрологического режима верхней Волги и ее верхних притоков.

Однако в послевоенные годы, с резким ростом промышленного потенциала Южного Урала и относительным снижением значения Северного и Среднего, более выгодным стало строительство машиностроительных предприятий в Среднем и Нижнем Поволжье (Куйбышев, ныне Самара, Саратов и др.). Значение ярославского машиностроения снижается, часть существовавших заводов перепрофилируется (так, бывший Ярославский автомобильный завод ныне выпускает двигатели), но в то же время растет значение нефтехимической про-

мышленности. Географическое положение Ярославля таково, что он может получать сырье как с юго-востока (Поволжье), так и с северо-востока (Коми) Европейской России, а именно эти регионы были основными нефте- и газодобывающими регионами СССР в 1950-е — 1960-е гг.

Сейчас нефтепереработка и нефтехимия являются основными отраслями специализации Ярославля, но наряду с ними сохраняется значение машиностроения и легкой промышленности.

Рыбинск (201 тыс. чел., площадь около 100 км²), в отличие от Ярославля, военного значения никогда не имел. Первоначально на месте города находилось село, жители которого жили рыбным промыслом. В XVII в., когда сформировался Беломорско-Каспийский водный путь, это село превратилось в торговую слободу. Рыбинск расположен при впадении в Волгу ее северного притока — р. Шексны, которая была связана с реками бассейна Северной Двины Словенским волоком. В XVIII в. торговое значение города снижается, поскольку основные пути между Центром и Севером России прошли на много западнее (Вышневолоцкая водная система). Но в начале XIX в., когда были сформированы Марининская и Тихвинская водные системы, значение Рыбинска резко возросло, поскольку он был начальным (со стороны Волги) пунктом обеих систем. Путь к Петербургу через Марининскую систему проходил по р. Шексна, а по Тихвинской системе — через р. Молога, которая также впадает в Волгу в районе города.

Через Рыбинск в Петербург и из Петербурга шла большая часть грузов, направлявшихся по водным путям. Он был одним из крупнейших волжских портов. В 1871 г. было начато строительство дороги, связавшей Рыбинск с Виндавой (нынешним Вентспилсом в Латвии), и значение города, ставшего железнодорожно-водным узлом, еще более возросло.

Но в первые послереволюционные годы Рыбинск перестает играть роль транспортного центра, что было связано с общим снижением значения внутреннего водного транспорта и почти полным сокращением дальних речных перевозок. Однако уменьшение транспортного значения Рыбинска компенсировалось за счет развития промышленности, в основном машиностроения. В конце 1930-х гг. в районе города началось строительство ГЭС, а в 1941 г. заполнилось ложе Рыбинского водохранилища.

Большое влияние на развитие Рыбинска оказала эвакуационная волна индустриализации, способствовавшая промышленному росту

города. После ВОВ город неоднократно переименовывали, в 1940-е — 1950-е гг. он назывался Щербаков, в 1980-е гг. — Андропов, но исконное название неизменно к нему возвращалось.

В 1964 г. после окончания строительства Волго-Балтийского водного пути Рыбинск вновь стал водно-транспортным узлом, но его значение в этом качестве намного уступает тому, что было до революции.

Ростовский район освоен в хозяйственном отношении слабее, чем Ярославский. Основные отрасли промышленности района — пищевая промышленность и машиностроение, но машиностроительные предприятия здесь построены в основном в последние десятилетия и имеют местное значение. Специфичной для района отраслью пищевой промышленности является производство так называемых кофейных напитков на основе цикория, который возделывается в пределах района.

В сельском хозяйстве района преобладает растениеводство — возделывание технических культур (цикорий, лен).

Основа транспортной сети — бывшая Московско-Ярославская железная дорога, но для экономического развития района эта дорога существенного значения не имела и не имеет.

Главный город — **Ростов** (32 тыс. чел.) (иногда употребляются названия Ростов Великий или Ростов Ярославский). Основан как крепость на оз. Неро, входившем в состав речного пути между средней Окой и верхней Волгой.

Достаточно быстро утратив в связи с основанием Ярославля военное значение, Ростов на протяжении нескольких столетий (вплоть до XIX в.) сохранял торговое. Географическое положение Ростова, связанного водными путями как с Севером (по рекам бассейна Волги), так и с Центром (по рекам бассейна Оки), этому благоприятствовало.

Но во второй половине XIX в., когда в связи с началом железнодорожного строительства ярмарочная торговля начала затухать, Ростовская ярмарка прекратила свое существование, и город пришел в упадок. Ныне Ростов Великий выполняет функции города-музея, основное предприятие города — построенный в 70-е гг. оптико-механический завод. Из уникальных отраслей наибольшее значение для города имеет ростовская финифть (живопись по эмали).

Угличский район специализируется на производстве продукции точного машиностроения и пищевой промышленности. Развитие машиностроения района связано с эвакуационной волной индустриализации.

зации (сюда из Москвы был эвакуирован часовой завод), а пищевая промышленность (производство молочной продукции) является традиционной отраслью специализации промышленности района.

Главная отрасль сельского хозяйства — животноводство молочного направления, которое здесь, так же как и в Ярославском районе, наибольшего развития достигло в конце XIX — начале XX в.

Основа транспортной сети — р. Волга; через северную часть района проходит бывшая Виндаво-Рыбинская железная дорога. К городу Углич подходит тупиковая ветка от ст. Калязин на линии Санкт-Петербург — Москва Бутырская.

Главный город района — *Углич* (34 тыс. чел.), основанный в X в. как крепость в верхнем течении Волги. В это время Углич был начальным звеном водного пути от Волги к Оке через Ростов Великий и Владимир, позднее сместившегося к Ярославлю.

На протяжении всей истории своего существования город выполнял главным образом административные функции, хозяйственное значение его было невелико. Промышленное развитие города началось в межвоенное время со строительством Угличской ГЭС, одной из первых ГЭС Волжского каскада (1940 г.). Выполняя, как и города Ростовского района, функцию города-музея, имеет в то же время некоторое экономическое значение, будучи одним из центров часового производства России

Похехонский район — заволжская часть Ярославской области, наименее освоенная и заселенная. Основные отрасли промышленности района — деревообрабатывающая и пищевая. По уровню и основным направлениям хозяйственного освоения этот район ближе к Северной России, чем к Центральной.

Основная отрасль сельского хозяйства — молочное животноводство.

Основа транспортной сети — дорога Ярославль — Вологда и далее к Архангельску, от которой (ст. Данилов) отходит соединительная ветка к ст. Буй (Костромская область).

Наиболее крупный город на территории района — *Данилов* (16 тыс. чел.). В качестве города существует с 1777 г., до этого был селом. Промышленное развитие города связано со строительством железной дороги, основная отрасль — пищевая (переработка молока). Второй по значимости город района — *Похехонье* (6 тыс. чел.). Единственная в настоящее время отрасль промышленности города — лесная.

Центрально-Черноземный экономический район

Белгородская область

Площадь 27,1 тыс. км², население 1 532,7 тыс. чел., в том числе городское 1 013,1 тыс. чел., сельское 519,6 тыс. чел.

На территории области расположены три экономико-географических района: Белгородский, Старооскольский и Валуйский.

Белгородский район специализируется на выпуске продукции как старых отраслей машиностроения (энергетическое машиностроение), так и новых (электротехническая и электронная промышленность). Большое значение имеет добыча и обогащение железной руды. Кроме этого, к отраслям специализации района относятся химическая и пищевая промышленность. Строго говоря, Белгородский район в промышленном отношении не является самостоятельной территориальной единицей, а представляет собой часть обширного трансграничного Харьковского промышленного района, включающего в свой состав также северо-восточные регионы Украины.

Основная отрасль специализации сельского хозяйства — растениеводство, причем в отраслевой структуре АПК преобладают технические культуры.

Основу транспортной сети составляет меридиональная железная дорога Москва — Харьков, а также расходящиеся от Белгорода железные дороги, связывающие его с соседними городами Украины. С восточной частью собственной области Белгород связан лишь автомобильным сообщением.

Главный город района — *Белгород* (356 тыс. чел., площадь 153 км²). Основан в 1593 г. как одна из западных крепостей «большой засечной черты», в верховьях Северского Донца, неподалеку от Днепровско-Донецкого водораздела. Такое географическое положение города определяло его значение в системе южных укреплений Русского государства. В середине XVII в., после присоединения Левобережной Украины к Московскому государству, военное значение Белгорода снижается, а во второй половине XVIII в., с выходом России к побережью Черного моря, исчезает совершенно.

Город становится центром земледельческого района, и в качестве такового существовал вплоть до середины прошлого столетия, его экономическое значение было незначительным.

Индустриализация Белгорода в послевоенные десятилетия связана с выводом из Харькова части промышленных предприятий. Белго-

род расположен к Харькову ближе, чем любой областной центр Украины, поэтому значительная часть предприятий перебрасывалась именно сюда. Это и определило решающее преобладание в Белгороде, новом индустриальном городе, предприятий старых отраслей машиностроения.

Старооскольский район специализируется на производстве продукции черной металлургии, все прочие отрасли промышленности района существенного значения не имеют. Формирование современной территориальной и отраслевой структуры промышленности здесь в основном происходило в 1960-е — 1970-е гг., когда наиболее активным темпами осваивались месторождения Курской магнитной аномалии. До этого времени основу хозяйства района составлял агропромышленный комплекс (АПК), специализирующийся на производстве продукции растениеводства.

Основой транспортной сети района является меридиональная дорога Москва — Донбасс, построенная в 1930-е гг., но включившая в свой состав участки более старых дорог. Так, часть этой дороги от Ельца до города Валуйки, проходящий через территорию района, был введен в строй еще в 1897 г.

Главный город района — **Старый Оскол** (221 тыс. чел.). Основан в числе крепостей «засечной черты» в верховьях р. Оскол (бассейн Дона). Нынешнее название получил в 1655 г. Так же как Белгород и другие крепости «засечной черты», Старый Оскол полностью утратил военное значение в конце XVIII в., став центром земледельческого района. Индустриализация города началась в 1960-е гг., когда в окрестностях города был построен Стойленский горно-обогатительный комбинат (добыча и обогащение железной руды), а в самом городе — Старооскольский электрометаллургический комбинат, хотя строительство этого комбината планировалось еще в межвоенное время.

В отличие от Белгорода, система хозяйственных связей которого ориентирована на юго-запад, в сторону Украины, Старый Оскол «обращен» на север, поставляя большую часть своей продукции в города Центральной России.

Валуйский район — самая аграрная часть территории области. Практически единственная отрасль промышленности — пищевая.

Главная отрасль сельского хозяйства — растениеводство. Основа транспортной сети — дорога Москва-Донбасс, от которой в город Валуйки отходит ветка, связывающая эту трассу со Средним Поволжьем.

Главный город района — **Валуйки** (35 тыс. чел.), основанный как крепость в 1593 г., и после утраты военного значения в XVIII в. вы-

полняющий единственную функцию организующего центра земледельческого района.

Воронежская область

Площадь 52,2 тыс. км², население 2 335,8 тыс. чел., в том числе городское 1 487,0 тыс. чел., сельское 848,8 тыс. чел.

Выделяются три экономико-географических района: Воронежский, Борисоглебский и Россошский.

Наиболее освоенным является **Воронежский район**. Отрасли специализации района — машиностроение, с преобладанием предприятий новых отраслей, химическая и пищевая промышленность, а также электроэнергетика. Наиболее ранняя по времени возникновения отрасль промышленности — пищевая. Первые предприятия сельскохозяйственного машиностроения появились здесь в конце XIX — начале XX в., развитие химической промышленности началось в межвоенное время, заводы новых отраслей машиностроения и атомная электростанция (Нововоронежская АЭС) построены в послевоенные годы. Сельское хозяйство района имеет в целом пригородный характер.

Транспортная сеть района достаточно проста, ее основу составляет меридиональная железная дорога Москва — Ростов-на-Дону, от которой отходит линия Воронеж — Курск.

Главный город района — **Воронеж** (976 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, без них — 890 тыс. чел.). Основан в 1586 г. как крепость в низовьях р. Воронеж, неподалеку от ее впадения в Дон. Был самой южной из крупных крепостей Московского государства на Дону, чем и определялось его военное и торговое значение в XVII в. Воронеж был главным опорным пунктом царской власти в ее борьбе с донским казачеством, и через него проходила большая часть товаров из московских владений на Дон и обратно.

В конце XVII в. город становится первым кораблестроительным центром России, здесь были построены суда Азовской флотилии, с помощью которых была взята турецкая крепость Азов, контролирувавшая устье Дона, и утверждена власть царей в нижнем течении реки. Казачьи земли оказались «зажаты» между московскими крепостями (с севера — Воронежем, с юга — Азовом и нынешним Таганрогом), и в начале XVIII в. владения донских казаков включаются в состав Российского государства.

Политические события первой половины XVIII в. (утрата позиций России на Азовском море в 1711 г.) несколько задержали упадок Воронежа, но с окончательным присоединением Приазовья город теряет как военные, так и торговые функции, которые переходят к городам в нижнем течении реки (в частности, к нынешнему Ростову-на-Дону). Основными функциями города становятся административная (губернский центр) и функция организующего центра сельскохозяйственного района.

Толчок развитию города дало строительство железной дороги от Москвы до Воронежа, позднее продленной до Ростова-на-Дону (1871 г.). Строительство железной дороги способствовало развитию как сельского хозяйства и пищевой промышленности, так и машиностроения. В значительной мере экономическим ростом Воронеж, который располагается на примерно равном расстоянии и от Москвы, и от Ростова, обязан своему транспортно-географическому положению. Этому же способствовала и его отдаленность от крупных хозяйственных центров государства. Рост городов в западной части района «сдерживался» близостью Харькова, в северной — Москвы и Тулы, в восточной — городов Поволжья.

Постепенно Воронеж, крайне слабо связанный экономически с остальной территорией Черноземья, тем не менее приобретает значение столицы региона. Его столичное положение утверждается с эвакуацией сюда в годы Первой мировой войны Юрьевского университета, на базе которого в 1918 г. был открыт Воронежский университет, и закрепляется в 1928 г., когда в ходе административной реформы город стал центром Центрально-Черноземной области.

Индустриализация города в межвоенное время проходила бурными темпами. Выгодное транспортно-географическое положение и наличие большого количества рабочей силы (центр аграрного района) благоприятствовали созданию здесь машиностроительных и химических предприятий. Строятся как предприятия тяжелого машиностроения, так и оборонных его отраслей (авиастроение).

Развитие химической промышленности первоначально основывалось на пищевом сырье (завод синтетического каучука); был введен в строй нефтеперерабатывающий завод, получавший сырье с Северного Кавказа (нефтепровод Махачкала — Воронеж, строительство которого было начато в годы второй пятилетки).

В отличие от большинства других городов, бурно развивавшихся в годы первых пятилеток, Воронеж и в послевоенное время не снижал темпы своего развития. Реконструируются и расширяются уже существовавшие заводы, создаются принципиально новые производства.

Ускоренные темпы послевоенного развития города определялись двумя основными факторами: агломерационным эффектом и, как и в довоенные годы, наличием большого количества рабочей силы. Кроме этого, большое значение имело существование в Воронеже достаточно мощной научной базы. Все это в совокупности привело к тому, что город стал одним из ведущих центров производства продукции новых отраслей машиностроения, главным образом — электронной промышленности (производство устройств обработки информации).

Борисоглебский район — аграрно-индустриальная территория, в хозяйстве которой определяющее значение принадлежит агропромышленному комплексу. Кроме этого, в районе есть небольшие машиностроительные предприятия.

Главная отрасль сельского хозяйства — растениеводство зернового направления. В пределах района пересекаются две железные дороги: бывшая Ринго-Царицынская и от ст. Валуйки к Нижнему Новгороду. Однако их воздействие на хозяйственное развитие территории было и остается незначительным.

Главный город района — **Борисоглебск** (78 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, без них 66 тыс. чел.). Основан как укрепление в верхнем течении р. Хопёр, притока Дона. С утратой военного значения стал центром сельскохозяйственного района. Промышленное развитие города в основном приходится на послевоенные десятилетия. Его главные предприятия относятся к машиностроению и пищевой промышленности. В городе находится старейшее высшее военное авиационное училище России, основанное в 1922 г.

Россошский район — большая часть территории области. Как и в Борисоглебском районе, главная отрасль промышленности — пищевая, но есть и небольшие предприятия машиностроения и химической промышленности.

Основу экономического потенциала района составляет сельское хозяйство преимущественно растениеводческого направления. По отраслевой структуре хозяйства и территориальной организации системы расселения район более схож с примыкающими к нему территориями Южной и Юго-Восточной России, чем с другими регионами Центральной России.

В транспортно-географическом отношении район единого целого собой не представляет, основа его транспортной сети — железная дорога Москва — Ростов-на-Дону.

Главный город района — **Россошь** (63 тыс. чел.) получил городской статус в 1923 г., главная его функция — организующий центр

сельскохозяйственного района. Основные предприятия города относятся к агропромышленному комплексу (АПК).

Курская область

Площадь 30 тыс. км², население 1 125,6 тыс. чел., в том числе городское 734,1 тыс. чел., сельское 392,4 тыс. чел.

В пределах области выделяются три экономико-географических района: Курский, Железногорский и Щигровский.

К главным отраслям промышленности района **Курского района** относятся нефтехимическая промышленность и машиностроение, представленное главным образом предприятиями новых отраслей. Индустриализация района началась в межвоенное время, но особенно быстрыми темпами стало развиваться в послевоенное время.

Основная отрасль специализации сельского хозяйства — растениеводство преимущественно зернового направления.

Основа транспортной сети района, его организующая ось — дорога Москва — Харьков, проходящая через всю его территорию в меридиональном направлении. В Курске эта дорога пересекается с дорогой широтного направления, соединяющей Воронеж и Киев.

Главный город района — **Курск** (415 тыс. чел., площадь 190 км²). Основание крепости на крайнем юго-востоке владений Киевской Руси, в верховьях р. Сейм, притока Десны (бассейн Днепра), относится к X–XI вв. Функции пограничной крепости Курск выполнял вплоть до середины XVII в., как под властью Литвы (вторая половина XIV–XV вв.), так и составе Московского государства. В середине XVII в., когда русская граница отодвинулась на юг и на запад, военное значение Курска, как и других крепостей в пределах современного Центрального Черноземья, пошло на убыль. Город становится центром земледельческого района.

Курск имел и торговое значение, через него осуществлялся товарообмен между городами Черноземного Центра и современной Восточной Украины. Торговое значение Курск сохранял до тех пор, пока главными путями сообщения России были реки, т. е. до начала активного железнодорожного строительства. В конце XVIII в. в ходе губернской реформы Екатерины II он приобрел статус губернского центра.

Во второй половине XIX в. город становится железнодорожным узлом. Однако на его развитии наличие железных дорог сказывается слабо. Основной отраслью промышленности города остается пищевая, а основной функцией — функция центра земледельческого райо-

на. В межвоенное время город рос медленно, промышленные предприятия здесь практически не сооружались.

Курск представляет собой город новой индустриализации. Строительство нефтепроводов из Поволжья позволило начать развитие нефтехимической промышленности, близость к Центральному району — новых отраслей машиностроения (преимущественно электротехнической промышленности).

Железнодорожный район имеет более простую отраслевую структуру промышленности, чем Курский. Ее основу составляет добыча и обогащение железной руды, а также пищевая промышленность.

Ведущая отрасль сельского хозяйства — растениеводство (зерноводство и возделывание технических культур).

Основа транспортной сети района — широтная железная дорога Воронеж — Киев, которая в Льгове пересекается с меридиональной дорогой Ржев — Харьков. Кроме этого, на территории района есть еще несколько более мелких дорог, представляющих собой тупиковые либо соединительные ветки.

Главный город района — **Железнодорожный** (95 тыс. чел.). Своим возникновением он обязан Михайловскому месторождению железных руд. Стал городом в 1962 г. Градообразующее предприятие — горно-обогатительный комбинат (добыча и обогащение железной руды). Город **Курчатов** (43 тыс. чел.) возник при Курской АЭС, построенной в 1970-е гг. Статус города — с 1983 г.

Щигровский район — наименее развитый в экономическом отношении экономико-географический район Курской области. Основная отрасль промышленности — пищевая, перерабатывающая местное сельскохозяйственное сырье, но, как и почти всюду в Центральной России, в районе есть и небольшие машиностроительные предприятия.

Основа сельскохозяйственного производства — растениеводство, но животноводство имеет здесь большее значение, чем в других экономико-географических районах Курской области.

Основа транспортной сети — железная дорога Воронеж — Киев, через крайнюю восточную оконечность района проходит магистраль Москва — Донбасс.

Главный город района — **Щигры** (17 тыс. чел.). Статус города получили в 1779 г. С момента образования города и до настоящего времени его основная функция — центр сельскохозяйственного района, после ВОВ здесь были построены небольшие машиностроительные предприятия, в том числе производство геологоразведывательного оборудования.

Липецкая область

Площадь 24 тыс. км², население 1 172,8 тыс. чел., в том числе городское 746,5 тыс. чел., сельское 426,3 тыс. чел.

В Липецкой области выделяются три экономико-географических района: Липецкий, Елецкий и Лебедянский.

Отрасли специализации **Липецкого района** — черная металлургия и машиностроение. Началом развития обеих отраслей специализации района можно считать годы первых пятилеток, но ускоренная индустриализация этой территории приходится на послевоенные десятилетия. Это было связано с активным освоением железорудных месторождений Курской магнитной аномалии.

Сельское хозяйство района хорошо развито, главной его отраслью является растениеводство.

Основа транспортной сети района — бывшая Риго-Царицынская железная дорога. Кроме этого, через территорию района проходит дорога меридионального направления, связывающая его с Центром и Поволжьем (через Мичуринск) и более южными районами Черноземья (через Воронеж).

Главный город района — **Липецк** (508 тыс. чел., площадь 321 км²). В отличие от остальных областных центров Центрально-Черноземного района, Липецк никогда не был крепостью. В период земледельческого освоения территории нынешнего Центрального Черноземья в верховьях р. Воронеж возникло село, в начале XVIII в. в этом селе был построен железоделательный завод, работавший на базе местных месторождений бурого железняка. С этого времени черная металлургия становится главной отраслью промышленности Липецка, получившего права города в 1779 г. (губернская реформа Екатерины II). В конце XVIII в. этот завод был закрыт, но уже в начале XIX в. в связи с ростом потребности страны в металле начал действовать новый чугунолитейный завод, сохранившийся до настоящего времени (металлургический завод «Свободный Сокол»).

Но основными функциями Липецка на протяжении XIX — начала XX в. были административная (уездный центр), рекреационная (один из первых курортов России) и организующего центра сельскохозяйственного района.

Развитие Липецка как промышленного центра начинается в 1930-е гг. Старый металлургический завод реконструируется, при нем был построен труболитейный цех. Начато строительство металлургического завода (одно из многих предприятий, строительство которых начина-

лось перед ВОВ, но завершено уже в послевоенное время). Черная металлургия Липецка должна была базироваться на запасах руды Липецкого рудного бассейна, считавшегося одним из главных месторождений КМА, но с освоением новых месторождений на юго-западе Центрального Черноземья большая часть руды стала поступать оттуда.

После ВОВ на базе черной металлургии Липецка началось формирование территориально-производственного комплекса, предприятия которого либо потребляют продукцию металлургических предприятий (в основном одного из крупнейших в стране Новолипецкого металлургического комбината), либо являются вспомогательными производствами по отношению к металлургическим предприятиям (химическая промышленность). Основными предприятиями липецкого машиностроения являются материалоемкие отрасли (например, тракторостроение), но в последние годы здесь резко активизировалось развитие новых отраслей, в частности, электротехнической. Холодильники в Липецке стали выпускать в начале 1990-х гг., и сейчас по этому показателю Липецкая область занимает лидирующие позиции в стране.

Елецкий район развит в промышленном отношении гораздо слабее Липецкого. Основные отрасли промышленности района — машиностроение и пищевая промышленность. Машиностроение представлено главным образом предприятиями «материалоемких отраслей», базирующимися на использовании продукции липецкой черной металлургии, развитие его началось лишь в послевоенные десятилетия. Пищевая промышленность является традиционной для района. Основа сельского хозяйства — растениеводство, специализирующееся главным образом на возделывании технических культур.

Елецкий район имеет гораздо более выгодное транспортно-географическое положение, чем Липецкий, но эта выгода в его развитии реализована очень слабо. Через территорию района проходит бывшая Риги-Царицынская железная дорога, соединяющая Прибалтику с Нижним Поволжьем, и меридиональная магистраль Москва — Донбасс.

Главный город района — **Елец** (108 тыс. чел.). Основан как дальнее укрепление Рязанского княжества на берегу р. Сосна (приток Дона) в середине XII в. К концу XIV в. город, расположенный на самой границе степи и неоднократно подвергавшийся разорению, приходит в запустение, восстановлен в конце XVI в. как одна из крепостей «засечной черты». В XVIII в. теряет военное значение, приобретая взамен торговые функции. Через Елец проходила значительная часть товарообмена между бассейном Дона и бассейном Оки. Купеческие гру-

зы двигались либо по р. Сосна до ее верховий, откуда переходила в бассейн Оки, либо сухим путем от Ельца до Орла, лежавшего на западной оконечности этого пути.

Со снижением значения водных путей город теряет торговые функции и становится, как и другие города Черноземья, центром земледельческого района. Строительство Риги-Царицынской железной дороги дает толчок становлению пищевой промышленности, но значительного развития она не получила. В межвоенное время город рос чрезвычайно медленно, после ВОВ его развитие несколько ускорилось. Елец находится в зоне перекрытия полей тяготения Орла и Липецка, а такое географическое положение как правило сдерживает развитие хозяйства. Основные предприятия города относятся к пищевой промышленности и машиностроению.

Лебедянский район — наименее развитая в экономическом отношении часть Липецкой области. Наиболее значимая отрасль промышленности района — пищевая, есть небольшие машиностроительные предприятия.

Сельское хозяйство специализируется главным образом на производстве продукции растениеводства (технические культуры).

Через территорию района проходит бывшая Сызрано-Вяземская железная дорога, соединяющая порты Балтийского моря со Средним Поволжьем, в пределах района обрывается (город Чаплыгин) дорога меридионального направления, начинающаяся от Москвы. Эти две дороги соединяются между собой и с бывшей Риги-Царицынской дорогой (город Елец) соединительной веткой.

Ныне самый крупный город района — **Данков** (21 тыс. чел.), специализирующийся на производстве продукции химической промышленности и агропромышленного комплекса. **Лебедянь** (21 тыс. чел.) основана в конце XVI в. как небольшое укрепление в верхнем течении Дона. С утратой военного значения стала центром сельскохозяйственного района и остается им до настоящего времени.

Тамбовская область

Площадь 34,5 тыс. км², население 1 092,4 тыс. чел., в том числе городское 641,1 тыс. чел., сельское 451,3 тыс. чел.

В области выделяются два экономико-географических района: Тамбовский и Уваровский.

Главная отрасль специализации **Тамбовского района** — машиностроение, представленное главным образом предприятиями ста-

рых отраслей. Однако индустриализация района приходится большей частью на послевоенное время. Главные предприятия района относятся к химическому машиностроению и станкостроению. Формирование именно этих отраслей в значительной мере объясняется транспортно-географическим положением района. Тамбовские предприятия химического машиностроения получают сырье, а частично и комплектующие изделия с запада, с металлургических и машиностроительных предприятий Липецка, а готовую продукцию отправляют главным образом на восток, в Поволжье. Основное направление развития станкостроения — производство станков для легкой промышленности, которые из пределов района идут как в Центр (основной потребитель), так и в поволжские города. Из новых отраслей для района наибольшее значение имеет электротехническая промышленность.

В сельскохозяйственном производстве района преобладает продукция растениеводства (зерновое хозяйство, садоводство, технические культуры).

Основу транспортной сети района составляют дороги широтного направления: Мичуринск — Саратов и Тамбов — Камышин. Через крайнюю северную часть района проходит бывшая Сызрано-Вяземская железная дорога, а через западную — дорога Москва — Воронеж.

Главный город — **Тамбов** (280 тыс. чел., площадь 91 км²). Основан в числе последних крепостей «засечных черт» в 1636 г. Наряду с Козловом (нынешним Мичуринском) был одним из соединительных звеньев систем укреплений нынешнего Центрального Черноземья и Поволжья.

Очень быстро (с «замирением» донского казачества в начале XVIII в.) утратил военное значение, став центром земледельческого района. Примерно в это же время в Тамбове начинается развитие легкой промышленности, город был одним из основных центров суконного производства. Развитие суконной промышленности определялось двумя основными факторами: сырьевым и транспортным. Шерсть тамбовские предприятия получали из степей Нижнего Поволжья, а готовая продукция отправлялась по р. Циа (приток Оки), в верхнем течении которой расположен город. Благодаря своему транспортно-географическому положению Тамбов в XVIII в. стал хозяйственным центром всей восточной части современного Центрального Черноземья. В западной части Окского бассейна аналогичные функции выполнял Оре л. Но столь значимое транспортно-географическое

положение оба города (Тамбов и Орел) имели лишь до конца «речного» этапа развития транспортной системы России.

В первой половине XIX в. экономическое значение Тамбова еще более возросло в связи с улучшением судоходных условий р. Цна и строительством Цнинской шлюзованной системы.

Однако с началом железнодорожного строительства транспортно-экономическое значение города быстро идет на спад, и к концу XIX в. он выполнял всего две основные функции — административную (губернский центр) и организующего центра сельскохозяйственного района.

В межвоенное время индустриализация Тамбова несколько ускоряется, здесь создаются предприятия электротехнической промышленности. Но особенно быстро город растет в послевоенные десятилетия. Однако его развитие в это время было связано более с Поволжьем, к которому и обращена система хозяйственных связей города, нежели с остальной территорией Центрального Черноземья. В 1990-е гг. Тамбов приобрел широкую известность как место возникновения «тамбовской» преступной группировки. Но подобные группировки возникали во всех городах новой индустриализации, где экономическое развитие значительно опережало социальное.

Второй по значимости город Тамбовского района и области в целом — **Мичуринск** (99 тыс. чел.). До 1932 г. он именовался Козлов. Город имеет официальный статус «наукограда», в нем расположены крупные научно-исследовательские и высшие учебные заведения аграрного направления. Кроме этого, город является железнодорожным узлом, через который осуществляется сообщение Москвы с Уралом и Поволжьем.

Уваровский район развит в экономическом отношении гораздо слабее Тамбовского. Это южная часть Тамбовской области, где вообще нет крупных городов, а существующие маленькие городки выполняют функции центров сельскохозяйственных районов. Главная отрасль промышленности — пищевая, перерабатывающая местное сельскохозяйственное сырье.

Основная отрасль сельского хозяйства — растениеводство, ориентированное на возделывание технических культур.

Основу транспортной сети составляют дороги, соединяющие Тамбов с Саратовом.

Наиболее крупный город — **Уварово** (27 тыс. чел.). В качестве города существует с 1966 г. Главной его функцией было производство минеральных удобрений, в настоящее время (2010 г.) прекращенное.

Волго-Вятский экономический район

Республика Марий Эл

Площадь 23,4 тыс. км², население 696,3 тыс. чел., в том числе городское 439,5 тыс. чел., сельское 265,8 тыс. чел. Столица — Йошкар-Ола. Марийская автономная область образована в 1920 г. После принятия «Сталинской конституции» в декабре 1936 г. преобразована в Марийскую АССР. Современное название носит с 1990 г.

В пределах республики выделяются два экономико-географических района: Йошкар-Олинский и Козьмодемьянский.

Йошкар-Олинский район представляет собой типичный район новой индустриализации. Основные отрасли промышленности — машиностроение, представленное главным образом предприятиями новых отраслей, а также лесозаготовительная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность. Развитие промышленности началось в 1920-е — 1930-е гг. с создания предприятий лесопромышленного комплекса. Йошкар-Олинский район в это время развивался как «лесной цех» Казани, и до настоящего времени система хозяйственных связей района ориентирована более на Татарстан, чем на другие регионы Волго-Вятского района.

Сельское хозяйство специализируется на производстве продукции животноводства, в основном мясного направления.

Основа транспортной сети — тупиковая железнодорожная ветка Зеленодольск (Татарстан) — Яранск (Кировская область). Начало строительству этой дороги было положено в 1930-е гг. сооружением ветки к Йошкар-Оле, предназначенной для решения двух задач: соединения столицы Марийской АССР с рельсовой сетью страны и вывоза продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности из пределов республики.

Главный города района **Йошкар-Ола** (259 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, без них 249 тыс. чел.) основана в верхнем течении левого притока Волги — р. Кокшага в конце XVI в. как небольшая крепость, утверждавшая власть Московского государства в землях черемисов (марийцев). В XVIII в. крепость утратила военное значение, пришла в почти полное запустение. О ней вспомнили при проведении губернской реформы Екатерины II, и, поскольку других населенных пунктов здесь не было вообще, провозгласили уездным городом Царёвококшайск.

Городом Царёвококшайск был лишь формально, на самом деле он представлял собой обычное село, но с собственным гербом и городским названием. В 1919 г. этот город был переименован в Краснококшайск, и в 1920 г. стал центром Марийской автономной области. Придание городу столь высокого административного статуса и первоочередное развитие его социальной инфраструктуры привели к чрезвычайно быстрому росту численности населения, которая тем не менее оставалась небольшой и ко времени начала ВОВ составляла менее 30 тыс. чел.

Основу промышленного потенциала города ныне образуют предприятия, созданные в ходе двух волн индустриализации — эвакуационной и новой. Но основные предприятия новой индустриализации относятся к электротехнической промышленности, т. е. к той ее отрасли, которая требует наименее квалифицированного труда.

Волжск (56 тыс. чел.) возник в годы первой пятилетки как поселок при строившемся в то время Лопатинском деревообрабатывающем комбинате. Сырье этот комбинат получал как по Волге, так и железной дороге Йошкар-Ола — Зеленодольск. Во время второй пятилетки здесь был построен целлюлозно-бумажный комбинат, и поселок преобразован в город Волжск (1940 г.). Ныне Волжск и соседний город Зеленодольск (Татарстан) образуют небольшую бицентричную агломерацию.

Козьмодемьянский район развит в промышленном отношении слабее, чем Йошкар-Олинский. Он располагается по обоим берегам Волги, представляя собой своеобразный клин между Нижегородской областью и Чувашией. Поэтому система хозяйственных связей Козьмодемьянского района ориентирована внутрь Волго-Вятского района. Основная отрасль промышленной специализации района — лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность, есть и небольшие машиностроительные предприятия.

Основа транспортной сети района — р. Волга, железных дорог в его пределах нет, автомобильные имеют исключительно местное значение.

Главный город района — **Козьмодемьянск** (21 тыс. чел.). Город был основан в 1583 г. как крепость, контролировавшая устье р. Ветлуга. С утратой военного значения стал торговым городом, через который вывозились товары из приветлужских земель (к бассейну Ветлуги относится запад нынешней республики Мари Эл, а также восток Нижегородской и Костромской областей). Город сохранял свое торговое значение до начала XX в. Строительство Северной железной дороги (Петербург — Пермь) и железной дороги Нижний Новгород

— Вятка, пересекающих Ветлугу, а также железной дороги Зеленодольск — Йошкар-Ола привело к тому, что город утратил практически всякое хозяйственное значение. Во второй пятилетке на левом берегу Волги, напротив Козьмодемьянска, планировалось построить Усть-Ветлужский бумажный комбинат, но этот проект так и не был осуществлен. Здесь было построено несколько небольших радиотехнических предприятий, что объясняется близостью Нижнего Новгорода (Горького).

Республика Мордовия

Площадь 26 тыс. км², население 834,8 тыс. чел., в том числе городское 504,3 тыс. чел., сельское 330,5 тыс. чел. Мордовский национальный округ был образован в 1928 г., автономная область сформирована из национального округа (в несколько иных границах) в 1930 г. С 1934 г. — Мордовская АССР, нынешнее название существует с 1994 г. Столица — Саранск.

На территории республики выделяются три экономико-географических района: Саранский, Ковылкинский и Ардатовский.

Саранский район представляет собой район новой индустриализации, с решающим преобладанием предприятий электротехнической промышленности и приборостроения. Индустриализация района началась еще в межвоенное время, но особенно быстрыми темпами она проходила в 1960-е — 1970-е гг.

Основа сельского хозяйства — растениеводство. Первыми железными дорогами, прошедшими через территорию района, были дороги широтного направления (от Москвы на Казань и на Сызрань). Однако в настоящее время организующую ось района составляет меридиональная дорога Нижний Новгород — Балашов (Саратовская обл.).

Главный город района — **Саранск** (325 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 297 тыс. чел. без них, площадь 400 км², включая населенные пункты, подчиненные администрации города). Основан как одна из последних крепостей «засечных черт» в 1641 г. Утратил военное значение в начале XVIII в., став центром земледельческого района. На протяжении XVIII — первой половины XIX в. экономическое развитие Саранска сдерживалось его удаленностью от главных путей сообщения того времени — речных.

В 1893 г. через город прошла железная дорога от Москвы на Казань, что способствовало некоторому оживлению его экономической жизни, в частности — развитию пищевой промышленности. В межво-

енное время Саранск рос медленно, и основной отраслью его промышленности продолжала оставаться пищевая.

Большое влияние на развитие города оказала эвакуационная волна индустриализации, в городе впервые за всю историю его существования было начато производство машиностроительной продукции. Еще более быстрыми темпами город стал развиваться на пике волны новой индустриализации, когда здесь была сооружена большая часть ныне существующих предприятий. В экономическом отношении Саранск представляет собой очень далеко отнесенный пригород Нижнего Новгорода, в кооперации с предприятиями которого и работает значительная часть саранских заводов. В первые годы XXI в. в экономической жизни Саранска отмечается оживление, связанное с созданием новейших в технологическом отношении производств. Так, в городе создается крупнейшее в России производство оптоволоконного кабеля, крайне необходимого для современных систем связи.

Второй по значимости город района и республики вообще — *Рузавка* (48 тыс. чел.), статус города — с 1937 г. Это главный железнодорожный узел Мордовии, специализируется на производстве продукции химического и железнодорожного машиностроения (производство железнодорожных цистерн).

Ковылкинский район — преимущественно аграрная территория, где ведущая отрасль промышленности — пищевая (переработка местного сельскохозяйственного сырья).

Основное направление развития сельского хозяйства — растениеводство (возделывание как зерновых, так и технических культур). Основа транспортной сети — участок широтной железной дороги Москва — Сызрань.

Наиболее крупный город района — *Ковылкино* (21 тыс. чел.), выросший из железнодорожной станции и в качестве города существующий с 1960 г. Основная функция города — центр сельскохозяйственного района.

На западе Мордовии находится также «закрытый город» (ЗТО) *Саров* (92 тыс. чел.), в советское время именовавшийся Арзамас-16. Это один из ведущих центров разработки и производства атомного оружия. Будучи со всех сторон окруженным территорией Мордовии, в ее состав не входит, подчиняясь Нижегородской области. Является одним из наукоградов России.

Хозяйство **Ардатовского района** имеет преимущественно аграрный характер. Кроме этого, в районе есть небольшие деревообрабатывающие предприятия, получающие сырье из Заволжья.

Сельское хозяйство специализируется на производстве продукции растениеводства, но животноводство здесь развито лучше, чем в восточном районе Мордовии.

Основа транспортной сети — участок железной дороги Москва — Казань.

Наиболее крупный город района — *Ардатов* (10 тыс. чел.), на всем протяжении своего существования (городской статус с 1780 г.) выполняющий единственную функцию центра сельскохозяйственного района. Название города в несколько измененном виде (Арбатов) было использовано Ильфом и Петровым в романе «Золотой телянок», как обозначение глухого заштатного города, в котором ничего не происходит.

Чувашская республика

Площадь 18 тыс. км², население 1 251,6 тыс. чел., в том числе городское 735,8 тыс. чел., сельское 515,8 тыс. чел. Столица — Чебоксары. Чувашская автономная область образована в 1920 г., в АССР преобразована с расширением территории в 1925 г., современное название с 1992 г.

В пределах республики расположены два экономико-географических района: Чебоксарский и Канашский.

Преобладающее хозяйственное значение имеет **Чебоксарский район** — издавна наиболее освоенная приволжская часть Чувашии. Это район новой индустриализации, его промышленное развитие началось в годы Великой Отечественной войны и особенно активизировалось в 1960-е — 1970-е гг. В это время были построены почти все ныне существующие промышленные предприятия. Отрасли специализации района — электротехническая, химическая промышленность и тракторостроение. Электротехническая промышленность развивалась здесь в силу избытка рабочей силы (аграрное перенаселение) при относительной удаленности Чувашии от ведущих научных центров страны (электротехническая промышленность, как уже упоминалось выше, наименее наукоемкая из новых отраслей машиностроения). Развитие химической промышленности началось еще в межвоенное время и основывалось первоначально на использовании местных ресурсов. Тракторостроение в районе появилось лишь в 1970-е гг., когда в Чебоксарах был построен завод промышленных тракторов, предназначенных для строительства трубопроводов.

Сельское хозяйство — в основном пригородного направления и существенного значения для развития района не имеет.

Основа транспортной сети района, его организующая ось — р. Волга, главная железная дорога — тупиковая ветка, связывающая Чебоксары со станцией Канаш на линии железной дороги Москва — Казань.

Главные города района — Чебоксары и Новочебоксарск.

Чебоксары (464 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 454 тыс. чел. без них, площадь 200 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Город основан через три года после взятия Казани в 1555 г. как крепость, которая должна была контролировать участок Волги от Нижнего Новгорода до Казани. После строительства крепостей в Среднем и Нижнем Поволжье утратила военное значение и стала центром земледельческого района.

Судьба Чебоксар сходна с судьбой Йошкар-Олы: о полузаброшенной крепости вспомнили при проведении административной реформы конца XVIII в. и сделали ее уездным городом. Правда, в силу своего приволжского положения Чебоксары развивались несколько быстрее, чем другие города — нынешние столицы республик Волго-Вятского района, но тем не менее к началу XX в. экономическое значение города было совершенно незначительным.

При образовании нынешней Чувашии в 1920 г. на ее территории оказалось несколько городков, но как бы ни были невелики Чебоксары, все остальные города были еще меньше. Вследствие этого город с населением в 6 тыс. чел. стал центром автономной области, а затем и столицей республики.

Индустриальное развитие Чебоксар начинается в межвоенное время, но оно базировалось на совершенно иных, чем нынешние, основах. В городе были построены предприятия по производству радиоаккумуляторов и репродукторов, что обуславливалось связью с Горьким, в то время центром радиотехнической промышленности в стране. Но главным направлением индустриализации Чебоксар этого времени стало развитие химической промышленности. Планировалось, что эта промышленность будет работать на местном сырье, как минеральном (сланцы и фосфориты), так и сельскохозяйственном (производство синтетического каучука).

В ходе эвакуационной волны индустриализации в городе появилось несколько промышленных предприятий. Эти предприятия послужили основой для послевоенного промышленного развития города. Энергетическую базу Чебоксарского промышленного узла состав-

ляет Чебоксарская ГЭС. Новая волна индустриализации привела к тому, что Чебоксары стали одним из крупнейших промышленных центров Волго-Вятского района. Современная промышленная инфраструктура, выгодное транспортно-географическое положение и мощная энергетическая база дают основания полагать, что у Чебоксар есть неплохие перспективы развития.

Новочебоксарск (124 тыс. чел., площадь 100 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации) — город-спутник Чебоксар. Чебоксары и Новочебоксарск представляют собой даже не агломерацию, а практически единый город. Новочебоксарск возник в 1960 г. как поселок строителей Чебоксарской ГЭС, в настоящее время выполняет обслуживающие по отношению к Чебоксарам функции.

Канашский район менее развит в экономическом отношении, чем Чебоксарский, это индустриально-аграрная территория, где роль ведущей отрасли промышленности принадлежит машиностроению, представленному в основном сборочными производствами. Ведущие отрасли — автостроение (сборка специальных автомобилей и производство авто- и тракторных узлов и комплектующих), а также электротехническая промышленность. Большое значение, особенно на юге района (территории, примыкающей к Мордовии), имеет пищевая промышленность.

Сельское хозяйство района — в основном растениеводство. Основа транспортной сети — две железнодорожные линии, связывающие Москву с Казанью (через Рязань и через Арзамас).

Главный город — **Канаш** (46 тыс. чел., площадь 20,5 км²). Возник как железнодорожная станция в 1891 г., нынешнее название носит с 1920 г., город — с 1925 г. Главный железнодорожный узел Чувашии. Ведущая отрасль промышленности — машиностроение.

Кировская область

Площадь 121 тыс. км², население 1 341,3 тыс. чел., в том числе городское 993,2 тыс. чел., сельское 348,1 тыс. чел.

В Кировской области выделяются пять экономико-географических районов: Кировский, Вятско-Полянский, Котельнический, Лузский и Омутнинский.

В **Кировском районе** ведущей отраслью промышленности является машиностроение. Своим развитием оно практически полностью обязано эвакуационной волне индустриализации. В 1950-е — 1960-е гг. на

базе заводов, возникших в годы ВОВ, сформировались новые производства, и сейчас в районе представлены предприятия как старых, так и новых отраслей машиностроения. Кроме этого, большое значение имеет химическая промышленность, основывающаяся на переработке лесного сырья, и деревообработка.

Главная отрасль сельского хозяйства — животноводство, но сельскохозяйственное производство существенного значения для развития района не имеет.

Транспортная сеть района достаточно проста. Первой железной дорогой, которая прошла через его территорию, была дорога меридионального направления Пермь — Котлас, выстроенная в конце XIX в. и предназначенная для вывоза хлеба из Сибири через Архангельский порт. Но организующей осью района стала широтная дорога Санкт-Петербург — Пермь, построенная в 1906 г.

Главный города района — **Киров** (498 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 474 тыс. чел. без них, площадь 800 км², включая населенные пункты, подчиненные администрации города). Он был основан в ходе новгородской колонизации нынешнего северо-востока Европейской России как укрепление (затем — город) в верхнем течении р. Вятки, и первоначально назывался Хлыновом. Ввиду своей отдаленности от основного массива новгородских владений Хлынов был связан с Новгородом скорее союзными отношениями, чем отношениями подданства. Независимый характер Хлынова проявился и при покорении Северной России Москвой — если Новгород Великий пал в 1478 г., то для покорения Вятских земель Ивану III пришлось снаряжать отдельную военную экспедицию, и Хлынов был завоеван лишь в 1489 г.

Город стал московской крепостью, в то же время выполняя и торговые функции. Через него проходил один из путей, связывавших Северо-Двинский и Камский бассейны. Но со смещением торговых путей на юг (вторая половина XVII в.) Хлынов начинает приходить в упадок. Однако еще в начале XVIII в. его хозяйственное тяготение на восток было столь велико, что при проведении губернской реформы Петра I город был включен в состав обширной Сибирской губернии, простиравшейся от р. Вятки до берегов Тихого океана.

Однако уже к середине XVIII в. экономическое значение города сходит на нет, чему способствовал и петровский запрет на торговлю через Архангельск, который в XVII в. был портом вывоза для товаров из Вятской земли. Некоторое оживление в жизнь города приносит

лишь провозглашение его, переименованного в Вятку, центром вновь образованной Вятской губернии (1796 г.). Пределы этой губернии ограничивались бассейном р. Вятка, и была она одной из самых слабоосвоенных губерний Европейской России. На протяжении всего XIX в. город выполнял в сущности единственную функцию — административного центра, хозяйственное его значение было крайне невелико.

С проведением двух железных дорог, прошедших через Вятку (Пермь-Котласской и Северной), в городе появляются первые достаточно крупные промышленные предприятия (железнодорожные мастерские, предприятия пищевой и деревообрабатывающей промышленности).

В ходе административной реформы Госплана в 1920-е гг. город был включен в состав Нижегородского края, в который входили все субъекты Федерации, ныне слагающие Волго-Вятский район, и Удмуртия, относимая ныне к Уральскому экономическому району. Нижегородский край формировался как гетерогенная экономико-географическая единица, каждая территория в составе которого должна была выполнять ту или иную функцию по обслуживанию Нижегородского промышленного узла.

Вятке была отведена роль лесного цеха Нижегородского края. В городе начинается строительство деревообрабатывающих предприятий, а для обеспечения его связи с Нижним Новгородом строится железная дорога Нижний Новгород — Котельнич (станция на трассе Северной железной дороги).

В 1934 г. Вятка была переименована в Киров и стала центром Кировского края, в 1936 г. реорганизованного в область. Но основным направлением промышленного развития города по-прежнему оставалась деревообрабатывающая промышленность.

Транспортно-географическое положение Кирова, связанного железными дорогами как с Северо-Западом России, так и с центральной частью государства, способствовало его промышленному развитию в годы Великой Отечественной войны. В городе «осели» машиностроительные предприятия, являющиеся основой промышленного потенциала Кирова и в настоящее время. Деревообрабатывающая промышленность уходит на второй план, ведущей отраслью специализации становится машиностроение.

В послевоенное время наиболее быстрыми темпами здесь развивалась электротехническая промышленность, по ряду производств ко-

торой Киров ныне занимает ведущее место в стране. В целом, исходя из отраслевой структуры промышленности и специализации хозяйства, Киров ближе к Центральной России, чем к Северной, как это было на протяжении всей предшествующей истории его развития.

Киров является центром агломерации, в которую входят также города Кирово-Чепецк и Слободской. **Кирово-Чепецк** (81 тыс. чел.) основан в 1935 г. как поселок при торфоразработках, в годы ВОВ и первые послевоенные годы превратился в центр химической промышленности, один из ведущих производителей химического и бактериологического оружия. Статус города — с 1955 г. **Слободской** (34 тыс. чел.) имеет статус города с 1780 г., ныне основная отрасль специализации экономики города — легкая промышленность (производство меховых изделий).

Вятско-Полянский район Кировской области представляет собой часть ее территории, «клином» вдающуюся между Удмуртией и Татарией. Соседство с двумя промышленно развитыми регионами привело к тому, что в структуре промышленности Вятско-Полянского района решающую роль играет машиностроение. Но если предприятия Кировского района имеют самостоятельное значение (выпускают конечную продукцию), то предприятия Вятско-Полянского района производят в основном комплектующие изделия. Большое значение здесь имеет также лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность.

Основа сельского хозяйства — животноводство, но, как и в Кировском районе, существенного значения оно не имеет.

Через южную часть района проходит железная дорога Казань — Екатеринбург, строительство которой было начато в годы Первой мировой войны, а завершено уже после революции. С остальной частью Кировской области Вятско-Полянский район связан лишь автомобильными дорогами, и в экономическом отношении практически не взаимодействует.

Главный город района — **Вятские Поляны** (35 тыс. чел.). В качестве города существует с 1942 г., до этого — торговое село, пристань в нижнем течении р. Вятки. Развитие промышленности района (главная отрасль — машиностроение) происходило в основном в годы ВОВ (оружейный завод) и послевоенные годы.

Котельнический район тяготеет главным образом к Нижнему Новгороду. Сельское хозяйство района большого значения не имеет, вся его продукция в пределах района и потребляется. Транспортная

сеть представлена двумя главными железными дорогами: на Петербург и на Нижний Новгород. Из них большее значение для хозяйства района имеет вторая.

Главный город района — **Котельнич** (25 тыс. чел.), возникший в ходе новгородской колонизации края в XII в. при впадении р. Молома, одного из путей в бассейн Северной Двины, в р. Вятка. Вплоть до строительства железной дороги (1906 г.) выполнял главным образом торговые функции. В межвоенное время город приобретает значение железнодорожного узла, в нем начинается развитие деревообрабатывающей промышленности. В настоящее время основные отрасли специализации — деревообработка и пищевая промышленность. Все большее значение для экономики города приобретает туризм (Вятский палеонтологический музей, базирующийся на расположенных поблизости от Котельнича местах массовых находок останков древних организмов).

Лузский район вывозит продукцию лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности главным образом на север, в Котлас. В отличие от остальной территории Кировской области, эта территория входила в состав Северного края с центром в Архангельске, затем — Архангельской области.

В сельскохозяйственном отношении район освоен очень слабо. Его организующая ось — бывшая Пермь-Котласская железная дорога.

Главный город района — **Луза** (11 тыс. чел.), возникшая как железнодорожная станция. Город — с 1944 г., единственная отрасль промышленности — деревообрабатывающая.

Омутнинский район в экономическом отношении тяготеет к Удмуртии. Здесь наряду с лесозаготовительными и деревообрабатывающими предприятиями есть заводы черной и цветной металлургии. В историко-географическом отношении эта территория представляет собой скорее часть Урала, чем Центральной России.

Сельское хозяйство имеет обслуживающий характер. Основа транспортной сети — тушиковская железнодорожная ветка от ст. Яр (Удмуртия) до ст. Верхнекамская (железнодорожная станция в Омутнинске называется Стальная).

Главный города района — **Омутнинск** (24 тыс. чел.). Возник как поселок при чугуноплавильном заводе в 1773 г. Этот завод существует и сейчас, являясь одним из главных предприятий города и специализируясь на производстве фасонного проката. Кроме этого, большое

значение для города и района в целом имеют предприятия лесной промышленности.

Нижегородская область

Площадь 76,6 тыс. км², население 3 310,6 тыс. чел., в том числе городское 2 611,5 тыс. чел., сельское 699,1 тыс. чел.

В пределах Нижегородской области выделяются четыре экономико-географических района: Нижегородский, Павловский, Арзамасский и Шахунский (Северо-Восточный).

Наиболее сложен по территориальной и отраслевой структуре хозяйства **Нижегородский район**. Основу промышленного потенциала района составляет машиностроение, представленное едва ли не всеми своими отраслями. Машиностроительный комплекс Нижегородского района формировался всеми волнами индустриализации, через которые проходила Россия на протяжении XIX–XX вв. Отраслями специализации машиностроения района являются судостроение (одна из самых ранних по времени возникновения отраслей) и радиотехническая промышленность (одна из самых поздних). Здесь сосуществуют предприятия материалоемких (химическое машиностроение) и наукоемких (аэрокосмическое машиностроение) отраслей.

Кроме машиностроения, к главным отраслям промышленности Нижегородского района относятся химическая и целлюлозно-бумажная, промышленность строительных материалов и электроэнергетика. В целом по объемам производства промышленной продукции, а также по сложности и разветвленности его структуры с Нижегородским районом могут соперничать только Московский и Петербургский промышленные узлы.

Территория района представляет собой высокоурбанизированную территорию, поэтому сельское хозяйство здесь имеет пригородный характер.

Организующие оси района — реки Волга и Ока, по которым располагаются его главные города. Сеть железных дорог имеет радиальный характер, все дороги сходятся к Нижнему Новгороду.

Главные города района — Нижний Новгород, Дзержинск, Бор, Кстово, Балахна, Заволжье, Городец, Богородск.

Нижний Новгород (1 260 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 1 250 тыс. чел. без них, площадь 400 км²). Город основан в 1221 г. как крепость при устье р. Оки. С основанием этой крепости русские укрепления контролировали все

течение Оки, от самых истоков до устья, защищая как торговые пути, проходившие по этой реке, так и более северные территории, ставшие основой для создания Российского государства.

Однако крепость при устье Оки на протяжении нескольких столетий (до XVI в.) оставалась крайним юго-восточным форпостом русских земель. Продвинуться дальше не удавалось первоначально из-за сопротивления Волжской Булгарии, а затем — Золотой Орды и наследовавшего ей Казанского ханства. Лишь после покорения Казани (1552 г.) Нижний Новгород перестал быть пограничной крепостью.

С этого времени начинается развитие города как одного из крупнейших торгово-ремесленных центров Русского государства, чему способствовало его географическое положение. С развитием пароводства по Волге город становится его главным центром.

Во второй половине XIX в. начинается индустриализация города. Вблизи Нижнего Новгорода в городе Сормово строится судостроительный завод, крупнейший в России по количеству строившихся речных судов. В городе появляются предприятия черной металлургии, игравшие роль литейного цеха Сормовского судостроительного завода, и нефтеперерабатывающие предприятия, сырье для которых доставлялось по Волге из Баку. В начале XX в., когда на Волге появились первые в России и мире теплоходы, большое значение приобрело двигателестроение, первоначально специализировавшееся на выпуске судовых дизелей. Ориентация на преимущественное развитие судостроения, при недостаточном развитии других отраслей машиностроения, определялась в значительной мере тем, что Нижний Новгород вплоть до 1930-х гг. был железнодорожным тупиком. Здесь не было железнодорожных мостов ни через Волгу, ни через Оку.

В первые послереволюционные годы Нижний Новгород становится ведущим центром радиотехнической промышленности страны. Здесь на базе эвакуированного из Риги завода было развернуто первое в стране научно-производственное объединение — Нижегородская радиолaborатория.

Однако в 1920-е гг. Нижний Новгород окончательно теряет значение торгового центра, каковым он являлся на протяжении пяти предшествующих столетий («карман России»), и становится промышленным городом. В 1928 г. к Нижнему Новгороду присоединяются два соседних города: Сормово и Канавино. Это присоединение имело и политический смысл: в Сормово располагался судостроительный завод, в Канавино начиналось строительство гиганта автомобилестроения — автомобильного завода, и «пролетарский элемент»

этих городов должен был определять жизнь бывшего купеческого Нижнего Новгорода.

Автомобильный завод стал одним из двух (наряду с заводом «Красное Сормово») ведущих промышленных предприятий города, переименованного в 1932 г. в город Горький (так город назывался до 1992 г.). Этот завод был построен по проекту, на кредитные средства и при техническом взаимодействии с фирмой «Форд» (США), поэтому все модели горьковских автомобилей до недавнего времени были подкорректированными моделями «Форда». Завод этот, как и большинство машиностроительных предприятий того времени, строился, исходя из принципа комбинирования, кооперационные связи стали определяющими в его деятельности лишь в послевоенные десятилетия.

Горький становится одним из главных промышленных центров России. В годы второй пятилетки здесь строится завод слаботочной аппаратуры, растет производство продукции радиотехнической промышленности, в городе возводится крупнейший в то время завод фрезерных станков (начинается развитие станкостроения). Ускорение промышленного развития определялось транспортным строительством: были построены железные дороги, связавшие город с Северной железной дорогой (через Котельнич) и с Московско-Казанской железной дорогой (через Арзамас).

Очень большое значение для развития нынешнего Нижнего Новгорода имела эвакуационная волна индустриализации. В годы ВОВ в городе начинает развиваться одна из ведущих отраслей его промышленности — авиастроение.

Однако после войны темпы развития хозяйства города существенно снижаются, что в первую очередь определяется конкуренцией как с городами Среднего и Нижнего Поволжья, так и с новыми индустриальными городами Центральной России. Доля Нижнего Новгорода в выпуске промышленной продукции по стране в целом постоянно, но неуклонно сокращается, причем это сокращение было наиболее значительным в тех отраслях, которые относятся к отраслям специализации хозяйства города (в частности, в радиотехнической промышленности, автомобилестроении).

Дзержинск (251 тыс. чел. с подчиненными администрация города населенными пунктами, 241 тыс. чел. без них, площадь 400 км²) возник в 1920-е гг. как поселок при строительстве химического комбината, который должен был работать и на местном, и на привозном сырье. Основным потребителем продукции этого комбината является Центр России. Город расположен к востоку от Нижнего Новгорода на железной дороге, связывающей областную центр с Москвой. Главные

отрасли специализации города — химическая промышленность и химическое машиностроение.

Бор (121 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 78 тыс. чел. без них) представляет собой заволжский город-спутник Нижнего Новгорода. Город располагается на левом берегу Волги напротив исторического центра Нижнего Новгорода, но транспортная связь между Нижним и Бором достаточно сложна в силу отсутствия в Нагорной части города (историческом центре) моста через Волгу. Как в социальном, так и в экономическом отношении представляет собой пригород Нижнего Новгорода. Все предприятия города работают в кооперации с нижегородскими заводами (особенно большое значение имеет производство технического стекла, используемого в автостроении).

Кстово (67 тыс. чел.) — город, основной отраслью специализации которого является нефтеперерабатывающая промышленность. Продукция кстовских нефтеперерабатывающих заводов по трубопроводу отправляется в Дзержинск, где служит сырьем для химических предприятий. Кстово, в отличие от Дзержинска, обращено не в сторону потребителя, а в сторону сырья и расположено несколько ниже Нижнего Новгорода по Волге.

Балахна (52 тыс. чел.) основана в конце XV в., была одним из крупнейших ремесленных центров в Верхнем Поволжье (солеварение, судостроение). С началом пароходостроения, когда роль ведущего судостроительного центра переходит к городу Сормово, приходит в упадок. В 1930-е гг. в городе была построена Балахинская бумажная фабрика (ныне — Балахинский целлюлозно-бумажный комбинат). Эта фабрика должна была получать сырье с Верхней Волги и ее притоков, а готовую продукцию отправлять большей частью в центральные районы Европейской России. ЦБК и ныне является градообразующим предприятием Балахны.

Заволжье (40 тыс. чел.) возникло как поселок при строительстве Волжской ГЭС. С 1964 г. — город. Рабочая сила, высвободившаяся после строительства ГЭС, была задействована на строительстве моторостроительного завода, необходимого для бурно развивавшегося в те годы автомобилестроения страны. Город стоит, вопреки названию, на правом берегу Волги и назван так, поскольку находится «за Волгой» по отношению к расположенному на противоположном берегу старинному городу Городец. Выгодное транспортно-географическое положение способствовало развитию в городе и других отраслей машиностроения. В частности, в Заволжье изготавливают значительную

часть гусеничных тягачей, используемых в качестве вездеходов на Крайнем Севере России.

Городец (31 тыс. чел.) построен в середине XII в. в числе многих крепостей, заложенных в это время. Был крайним восточным форпостом (скорее даже «сторожевой заставой») Владимирского, а затем Московского княжества. Существенного экономического значения не имел, будучи рядовым приволжским городом на протяжении всей истории своего существования. Городец и Заволжье образуют бицентричную агломерацию, соединенную плотниной Горьковской ГЭС.

Богородск (36 тыс. чел.) существует в качестве села с XVI в., город — с 1923 г. Основная отрасль промышленности — кожевенная.

Ведущими отраслями промышленности **Павловского района** являются машиностроение и черная металлургия. И та и другая отрасли представлены в основном относительно небольшими предприятиями. Формирование машиностроения в его нынешнем виде началось в межвоенное время, но особенно быстро машиностроительный комплекс района развивался в послевоенные десятилетия. Однако несмотря на это здесь преобладают предприятия старых отраслей, набравшие силу в связке с предприятиями Нижнего Новгорода. Предприятия черной металлургии появились на территории нынешнего района еще в XVIII в. В XIX в. значение этой отрасли сократилось, но она была возрождена в межвоенное время. Основная отрасль сельского хозяйства — растениеводство.

Основа транспортной сети — р. Ока, являющаяся его организующей осью, а также тупиковая железнодорожная ветка от Нижнего Новгорода к городу Павлово-на-Оке (ст. Металлист), через южную часть района проходит железная дорога Москва — Казань через Муром.

Главные города района — Павлово и Выкса.

Павлово (61 тыс. чел.) известен с XVIII в. как ремесленное село, жители которого занимались изготовлением металлических изделий («павловские ножи»). Город — с 1919 г. В годы первых пятилеток здесь был построен завод по производству авто- и тракторных агрегатов, который в послевоенное время был преобразован в Павловский автобусный завод (ПАЗ), работающей в кооперации с Горьковским автомобильным заводом.

Выкса (56 тыс. чел.) основана в XVIII в. как поселок при железоделательном заводе. Черная металлургия составляет основу промышленности города и в настоящее время.

Арзамасский район представляет собой наиболее аграрную часть территории Нижегородской области. В отраслевой структуре

промышленности района одно из ведущих мест занимает пищевая промышленность. Машиностроение представлено главным образом предприятиями новых отраслей, построенными в послевоенные десятилетия.

Сельское хозяйство — преимущественно растениеводческого (зернового) направления.

Транспортная сеть района формировалась большей частью в прошлом столетии. Ее основу составляют железные дороги: от Балашова (Саратовская область) к Нижнему Новгороду через Арзамас и дорога Москва — Казань, участок которой от Москвы до Арзамаса был выстроен до революции, а от Арзамаса до Казани — после.

Главный город района — *Арзамас* (106 тыс. чел., площадь 30 км²). Основан в 1578 г. в числе прочих крепостей «засечных черт», в среднем течении р. Теша, впадающей в Оку в районе Муром. После утраты военного значения стал торговым городом и одновременно — центром сельскохозяйственного района. Арзамас, связанный водными путями с Центром (по рекам Теша и Ока), находится неподалеку от водораздела Оки и р. Сура, являвшейся организующей осью обширной территории (на р. Сура расположен город Пенза). Экономически город был теснее связан с Пензой, чем с Нижним Новгородом, как и вся заокская часть Нижегородской губернии, и в первые послереволюционные годы вошел в состав Пензенской губернии.

Железнодорожное строительство способствовало развитию Арзамаса, но вплоть до 1950-х гг. основной отраслью его промышленности была пищевая. В 1944–1957 гг. — центр Арзамасской области.

Развитие предприятий новых отраслей имеет здесь те же причины, что и в других городах — центрах сельскохозяйственных районов (аграрное перенаселение). В настоящее время ведущая отрасль промышленности города — машиностроение (производство бронетранспортеров).

Шахунский район специализируется на производстве продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности. Другие отрасли хозяйства существенного значения для его развития не имеют.

Основа транспортной сети — железная дорога Нижний Новгород — Котельнич, построенная в 1920-е гг.

Главный город района — *Шахунья* (21 тыс. чел.). Город возник как железнодорожная станция, став городом в 1943 г. Основная отрасль промышленности — деревообрабатывающая.



ПОВОЛЖЬЕ (ПОВОЛЖСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН)

СОСТАВ РЕГИОНА

В состав Поволжского экономического района входят Республика Калмыкия, Республика Татарстан, Астраханская, Волгоградская, Пензенская, Самарская, Саратовская и Ульяновская области.

Площадь района 539,8 тыс. км² (3,2% территории России), население 16 113,6 тыс. чел. (11,3% населения России), городское население 11 977,7 тыс. чел. (11,4% городского населения России), сельское население 4 135,9 тыс. чел. (11,0% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Первые достаточно достоверные сведения о хозяйственном освоении Юго-Восточной России (Поволжья) относятся к середине первого тысячелетия нашей эры. По Волге проходил один из важнейших торговых путей этого периода — Балтийско-Каспийский водный путь.

С утверждением власти Хазарского каганата на юге и юго-востоке нынешней Европейской России (VII–VIII в. н. э.) в его состав отходит и Нижнее Поволжье. В среднем Поволжье, при слиянии Волги и Камы, примерно в это же время обосновываются волжские болгары, или булгары, вытесненные с Северного Кавказа. Подчинив себе местные племена, они образовали новое государство — Волжскую, или Волжско-Камскую, Булгарию (столица — город Булгар). Хазарское государство контролировало торговые пути, проходившие через Каспийское море, а также пути, соединявшие Черное и Каспийское моря. Под контролем Волжско-Камской Булгарии, наряду с путем по Волге, находились торговые пути в среднеазиатские государства и Китай.

Хазарское государство было уничтожено войсками киевского князя Святослава в конце X в., и место хазар в южно-русских степях заняли печенеги, а затем половцы. Булгарское государство продолжало существовать до начала XIII в., но на его судьбе сказалось прекращение движения по Волго-Каспийскому пути. Торговое значение Булгара пошло на убыль, и ко времени завоевания Волжско-Камской

Булгарии монголами (1236 г.) это государство, подобно Киевской Руси, практически развалилось.

Поволжье стало основой монгольского государства — Золотой Орды, столицы которого (Сарай-Бату, затем — Сарай-Берке) располагались в нижнем течении Волги. Владения Золотой Орды включали в свой состав земли, как непосредственно управляемые монгольскими ханами, так и вассальные территории (такowymi были княжества восточной части Киевской Руси, а в Поволжье — булгарские земли). Завоеватели практически не занимались хозяйственной деятельностью (за исключением привычного им кочевого скотоводства), и свое участие в делах подвластных им территорий ограничивали сбором дани. Монголами были заняты все пригодные для скотоводства земли, и представители ранее живших здесь кочевых народов были вынуждены уходить в города. Этот процесс привел к тому, что уже к середине XIV в. завоеванные народы вышли на более высокий уровень развития, чем их завоеватели и господа — монголы.

Во времена владычества монголов Волга оставалась оживленным торговым путем, на ней строились новые города. Неподалеку от места, где находился Булгар, окончательно уничтоженный монголами в 1361 г., был основан город Казань. При устье Волги в том же районе, где находилась хазарская столица Итиль, образовался город Хаджи-Тархан (недалеко от современного города Астрахани).

Золотая Орда была последним кочевым государством, утвердившимся в Поволжье. Время, когда государственное единство можно было удержать лишь военной силой, неумолимо проходило, и ордынские владения стали рассыпаться, как картонный домик. Труд завоеванных монголами народов составлял основу процветания ордынцев. Но эти народы, понеся тяжелые потери в ходе монгольского нашествия, нашли в себе силы подняться против власти дикарей-кочевников. Это движение практически одновременно началось в землях волжских булгар и в Русских владениях. Борьба с монгольским игом началась здесь во второй половине XIV в., и до конца XV столетия велась с переменным успехом.

Первую победу в этой борьбе одержали русские (битва на Куликовом поле 1380 г.). Но первым государством, вышедшим из-под власти Орды, было Крымское ханство (в начале XV в.). В 1436 г. самостоятельным стало государство потомков волжских булгар — Казанское ханство, включившее в свой состав практически все владения Волжско-Камской Булгарии. Почти одновременно с ним образовалось Астраханское ханство, в котором значительную часть населения составляли потомки половцев (кипчаков). Во владениях собственно Зо-

лотой Орды остались лишь бесплодные степи. В 1480 г. из-под власти золотоордынцев вышло Московское государство.

Существование общего врага — Золотой Орды — сближало возникшие на ее месте государства. Так, в борьбе с золотоордынцами крымские ханы выступали союзниками московских царей, и именно крымские войска уничтожили в 1503 г. остатки некогда грозной Золотой Орды.

Однако после разгрома Орды отношения ханств и Московского государства становятся откровенно враждебными. Каждое государство, возникшее на руинах Золотой Орды, стало претендовать на контроль над всей ее территорией. В первой половине XVI в. сформировался альянс ханств (Крымского, Казанского и Астраханского), враждебный Московскому государству. Эта враждебность «подогревалась» Турцией, видевшей с полным на то основанием в Московском великом князе своего злейшего врага. Но на протяжении первой половины XVI в. ханства и Москва не вели боевых действий «на уничтожение», по-прежнему ограничиваясь набегами с целью грабежей и захвата пленных.

Однако с принятием в 1547 г. Иваном IV царского титула ситуация резко обострилась: до этого в русских землях царями называли лишь императоров Византии и ханов Золотой Орды. Царский титул Ивана IV Грозного указывал на то, что Русское государство претендует на духовное наследство Византии («Третий Рим») и «материальное» наследство Золотой Орды.

Вскоре последовало и реальное подтверждение этих устремлений царя: в 1552 г. после нескольких неудачных походов русские войска взяли Казань. Казанское ханство отошло к России. В 1556 г. в состав Московского государства были включены земли Астраханского ханства. Все течение Волги, от истоков до устья, оказалось в русских руках. Особое значение завоевание Поволжья имело для развивавшейся внешней торговли России: по Волге открывался выход из Северной Европы на Средний Восток, на протяжении тысячи лет контролировавшийся кочевниками.

Московской Руси нужны были новые торговые пути, и не случайно в 1558 г. начинается Ливонская война — война за выход в Балтийское море. Эта война была проиграна, и в 1583 г. с основанием Архангельска начинается активная торговля через северные моря. Формируется Беломорско-Каспийский водный путь.

Резкое продвижение русских владений вниз по Волге (их южная граница сместилась за несколько лет от Нижнего Новгорода до Астрахани), привело к тому, что власть России в среднем и нижнем По-

волжье была первоначально крайне слаба. От Казани до Астрахани несколько десятилетий не было ни одной русской крепости. То, что Московской Руси удалось не только завоевать, но и сохранить за собой Поволжье, во многом объясняется тем, что силы Турции во второй половине XVI в. были отвлечены на борьбу в Европе.

Первыми русскими крепостями на Волге стали основанные в 1586 г. Симбирск и Самара. Симбирск был одной из важнейших крепостей «большой засечной черты» (непрерывной линии укреплений, протянувшейся от впадения р. Белая в Каму до Ахтырки на севере современной Украины). Самара была построена в одном из ключевых пунктов Волжского пути: в районе Самарской Луки, излюбленного места нападений разбойников на купеческие караваны. В 1589 г. был основан Царицын. Место его основания определилось тем, что здесь Волга меняет направление течения: среднее течение реки переходит в нижнее. К 1590 г. относится основание Саратова, который контролировал участок Волги между Самарой и Царицыном. Наряду со строительством новых крепостей, укреплялись уже существующие: во второй половине XVI в. и в Казани, и в Астрахани были построены каменные крепости (Кремль).

В XVII в. Поволжье остается частью военно-торгового Юга России. Царские владения тянулись узкой полосой вдоль Волги, но даже и в этих пределах русская власть ограничивалась крепостными стенами. На протяжении всего столетия в Поволжье сталкивались интересы казачества и правительства. Система поволжских крепостей разрывала надвое территорию расселения русского казачества (Дон и реку Урал), поэтому казаки стремились поставить их под свой контроль. В аграрном отношении район практически не осваивался, хлеб в поволжские крепости завозился из Центральной России.

Ситуация резко изменилась в XVIII в., когда казаки и кочевники были «приведены в покорность», а в поволжских городах со времен Персидского похода Петра I оставались крупные гарнизоны. Начинается раздача поволжских земель помещикам и заселение их крестьянами, «выводимыми» в основном из Центральной части страны.

Но сельскохозяйственное освоение Поволжья серьезно сдерживалось чрезвычайной сложностью вывоза поволжского хлеба за границу. Переход в конце XVIII в. всего Приазовья и Северного Причерноморья под власть России привел к тому, что сельскохозяйственные грузы из Нижнего Поволжья получили возможность выхода в Азовское и Черное моря.

Но гораздо большее значение для поволжского земледелия имело строительство Мариинской водной системы, связавшей Поволжье и

Петербург. Хлеб из Среднего Поволжья на протяжении всего XIX — начала XX в. вывозился главным образом через Петербургский порт. С окончательным вхождением Малой и Средней Казахских орд в состав России (начало XIX в.) поволжские города бесповоротно теряют значение крепостей, сильно сократившиеся еще в XVIII в., и превращаются в центры сельскохозяйственных районов. Особенно ярко это превращение проявилось в «новых» городах Поволжья (Царицыне, Саратове, Самаре). Для Астрахани очень большое значение имели торговля с Персией и рыбный промысел, а для Казани — ремесла.

Наиболее значимым по своему хозяйственному значению из всех городов Поволжья был Саратов. К городу, расположенному в среднем течении Волги, сходились пути, соединявшие его с нынешним Центральным Черноземьем и Средней Азией (через Оренбург). Саратов был главной пристанью отправления хлебных грузов. Население Саратова в это время почти равнялось населению Казани и значительно превосходило численность населения других поволжских городов.

Однако в конце XIX в. соотношение значения городов Поволжья изменяется. С развитием железнодорожного строительства роль центра Поволжья переходит к Самаре, через которую взаимодействовали Азиатская и Европейская части государства: к Самаре сходятся две железные дороги, одна из которых связывает Европейскую и Азиатскую части России (эта дорога далее продолжается как Транссибирская магистраль), а вторая — Центральную Россию и Среднюю Азию. В Саратове долгое время не было железнодорожного перехода через Волгу, поэтому город рос медленнее, чем Самара.

В целом Поволжье продолжало оставаться аграрным районом до 1930-х гг. Главной отраслью промышленности поволжских городов была пищевая (мукомольные предприятия). Некоторое значение имели судостроение и судоремонт, рыболовство, а также деревообрабатывающая промышленность Царицына.

Несколько особняком от других центров Поволжья развивалась Казань, где основным направлениями хозяйственной деятельности были ремесла, а затем и фабричные производства. Казань традиционно слыва одним из центров химической промышленности России (развитие химической промышленности началось здесь с промыслов по производству мыла).

Большое значение имела Казань и в социальном отношении: здесь в 1803 г. был открыт один из первых в России университетов, и до строительства университета в Томске в 1888 г. границы Казанского учебного округа простирались на восток вплоть до Тихого океана. Второй университет в Поволжье был открыт лишь в 1909 г. в Саратове.

На развитии Юго-Восточной России очень тяжело сказалась Гражданская война. Поволжские города переходили из рук в руки, по Волге вместо судов с хлебом перемещались боевые флотилии белых и красных.

Национально-государственное строительство в Юго-Восточной России началось в 1919–1920 гг. с создания Татарской и Калмыцкой автономных республик, а также Трудовой коммуны немцев Поволжья, впоследствии переименованной в АССР немцев Поволжья (АССР НП). Столицей этой республики первоначально был город Марксштадт (Екатериненштадт), затем — город Покровск (Энгельс). АССР НП была упразднена в 1941 г., а ее жители немецкой национальности были высланы на восток СССР.

В ходе «реформы Госплана» (административной реформы 1920-х гг.) территория Юго-Восточной России была разделена на два края: Средне-Волжский (с центром в Самаре) и Нижне-Волжский (с центром в Саратове). Эти края впоследствии разделились на существующие ныне области. Средне-Волжский край в ходе нескольких реорганизаций был разделен на Куйбышевскую, Оренбургскую и Ульяновскую области, из Нижневолжского края выделились нынешние Саратовская, Волгоградская и Астраханская области.

В послереволюционное время начинается индустриализация региона. Ускоренное строительство промышленных предприятий в Поволжье определялось в первую очередь концепцией «опоры на собственные силы», ставшей основой развития СССР на несколько десятилетий. В межвоенное время в Поволжье строились главным образом сборочные машиностроительные заводы. Их продукция должна была заменить ту, которая до революции собиралась заводами городов-портов (Петербурга, Риги и др.) из зарубежных комплектующих.

Поволжье представлялось идеальным местом для сооружения подобных предприятий. Города Среднего Поволжья (Казань, Самара) располагаются на железнодорожных линиях, связывающих Центр России с Уралом. Царицын (Сталинград, Волгоград) расположен в непосредственной близости от Южного металлургического района. Кроме этого, Поволжье на протяжении нескольких десятилетий обладало, как и любой другой аграрный район, избыточным количеством рабочей силы и страдало от аграрного перенаселения.

Но заводы, которые строились в Поволжье до войны, имеют существенное отличие от послевоенных машиностроительных предприятий, которые сооружались здесь же. Довоенные заводы основывались в основном на использовании принципа комбинирования (т. е. «замыкания» технологической цепочки в пределах одного предприятия).

тия), послевоенные заводы строились по большей части исходя из принципа кооперирования (т. е. представляют собой лишь сборочные производства).

В годы первых пятилеток было построено несколько крупных машиностроительных заводов (например, Сталинградский тракторный завод). В Татарии началось развитие приборостроения (в 1928 г. впервые в СССР и России организовано производство пишущих машинок). Но часть машиностроительных заводов, проектировавшихся и начинавших сооружаться до ВОВ, так никогда и не была построена. Например, в Самаре и Сталинграде предполагалось построить автомобильные заводы (Сталинградский завод должен был выпускать 100 тыс. трехтонных машин в год).

В 1930-е гг. активизировалось развитие химической и нефтеперерабатывающей промышленности. В традиционном районе ее размещения — Татарии, была построена фабрика по производству кинофотоматериалов. В Поволжье началось строительство предприятий по производству синтетического каучука. Первоначально это производство основывалось на переработке пищевого сырья, поэтому и предприятия по производству синтетического каучука строились в аграрных районах. Нефтеперерабатывающие предприятия, ориентированные на переработку бакинской и северокавказской нефти, были введены в строй в Саратове, Сталинграде, началось развитие нефтеперерабатывающей промышленности в Самаре. В окрестностях Куйбышева (город Чапаевск) создано военно-химическое предприятие (производство боевых отравляющих веществ).

Воздействие ВОВ на территориальную структуру хозяйства Юго-Восточной России было различным в Нижнем и Среднем Поволжье. В городах Среднего Поволжья, и в первую очередь в Куйбышеве (Самаре) как главном железнодорожном узле региона, «осело» множество предприятий, эвакуированных из Европейской России. С этого времени Среднее Поволжье (Саратов, Самара, Казань) стал одним из главных районов сосредоточения предприятий военно-промышленного комплекса СССР. Главной отраслью, работавшей на войну (а впоследствии — на оборону страны) в Среднем Поволжье стало авиастроение. Здесь изготавливались как военные, так и гражданские самолеты. С развитием ракетных войск в поволжских городах стали производить ракеты разного назначения.

Главный экономический центр Нижнего Поволжья — Сталинград был до основания разрушен в ходе Сталинградской битвы. В послевоенные годы промышленность города была восстановлена, но проблема этого восстановления состояла в точном воспроизведении

довоемной отраслевой структуры хозяйства города. В отличие от Самары или Саратова, в структуре промышленности Волгограда (Сталинграда) преобладают предприятия старых отраслей.

Во время ВОВ ускоряется развитие добывающей промышленности Поволжья. В довоенное время основным и едва ли не единственным видом топливных полезных ископаемых Поволжья считали горючие сланцы, но активизация геологоразведочных работ перед войной и в ходе ее привела к открытию Волго-Уральского нефтегазового бассейна. Промышленное освоение месторождений этого бассейна началось в 1930-е гг. и резко активизировалось в годы войны, когда здесь были построены первые нефте- и газопроводы. Промышленная добыча природного газа впервые в СССР была начата в районе Саратова и Куйбышева (Самары), где в 1943 г. построены первые газопроводы.

В 1950-е гг. добыча нефти и газа становится одной из главных отраслей специализации Поволжья, но практически вся эта добыча сосредоточивается в северной части района (Татарская АССР, Куйбышевская и Самарская области). Одновременно с нефтедобычей развивается нефтепереработка и нефтехимия, в дополнение к уже существовавшим предприятиям строятся новые, главным образом в Самаре. Нефтехимия и химия органического синтеза становятся отраслями специализации региона.

Во второй половине 1950-х гг. в Поволжье разворачивается строительство каскада Волжских ГЭС, ставшего энергетической основой Юго-Восточной России.

Примерно в это же время в нижнем течении Камы возводятся целлюлозно-бумажные комбинаты (ЦБК), ставшие «завершающим звеном» цепочки ЦБК, вытянутых вдоль этой реки от самых ее верховий.

В 1970-е гг. резкое снижение объемов нефте- и газодобычи в поволжских месторождениях привело к тому, что нефтеперерабатывающие и нефтехимические заводы стали ориентироваться преимущественно на привозное сырье, и специализацией Поволжья (в особенности — Самары) стала глубокая переработка нефти («верхние этажи» нефтехимии). Необходимость формирования «замещающих» отраслей и удобное экономико-географическое положение привело к тому, что в 1960-е — 1970-е гг. в Поволжском районе резко активизировалось строительство машиностроительных предприятий. Новые предприятия машиностроения, возводившиеся в Юго-Восточной России, основывались в основном на принципе кооперирования (ВАЗ, КАМАЗ).

Характерной особенностью промышленного строительства последних десятилетий является то, что большая часть сооруженных в это время в Поволжье предприятий является градообразующими. Если до ВОВ и в первые послевоенные годы новые заводы и фабрики строились в основном в старых городах, то позднее для новых предприятий строились и новые города. Это привело к существенной трансформации территориальной структуры расселения в Юго-Восточной России и к формированию здесь системы городских агломераций, из которых наиболее крупной является Самарская.

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Республика Калмыкия

Площадь 74,7 тыс. км², население 289,4 тыс. чел., в том числе городское 127,6 тыс. чел., сельское 161,8 тыс. чел. Столица — Элиста.

Калмыцкая автономная область была образована в 1920 г., в 1935 г. преобразована в автономную республику. В 1944 г. республика упразднена (калмыки являются одним из «репрессированных народов»), в 1957 г. восстановлена. Современное название — с 1994 г.

Территория Калмыкии чрезвычайно слабо освоена в хозяйственном отношении, это один из самых бедных регионов Европейской России, и выделение экономико-географических районов здесь не имеет смысла. Главная отрасль специализации хозяйства — животноводство (пастбищное овцеводство). Промышленность представлена главным образом незначительными нефте- и газодобывающими предприятиями.

Главный город республики — ее столица *Элиста* (108 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 104 тыс. чел. без них, площадь 200 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). В качестве города существует с 1927 г., специально строилась как столица Калмыцкой республики. В 1944 г. в связи с упразднением Калмыцкой АССР город был переименован в Степной и передан в состав Астраханской области, затем в состав Ставропольского края. В 1957 г., с восстановлением Калмыцкой АССР, городу было возвращено название Элиста. Основные функции города — административная и культурная. Промышлен-

ность города хозяйственного значения не имеет, транспортное сообщение крайне невелико и ограничивается пределами Калмыкии.

Республика Татарстан

Площадь 67,8 тыс. км², население 3 788,4 тыс. чел., в том числе городское 2 856,3 тыс. чел., сельское 932,8 тыс. чел. Столица — Казань. Татарская АССР была образована в 1920 г., нынешнее название — с 1992 г.

В пределах Татарстана выделяются следующие экономико-географические районы: Казанский, Приволжский, Набережночелнинский (Прикамский), Альметьевский и Чистопольский.

Отраслями специализации **Казанского района** являются новые отрасли машиностроения (точное машиностроение, авиастроение) и химическая промышленность. Развитие машиностроения в районе началось в межвоенное время, когда здесь были построены или коренным образом реконструированы машиностроительные предприятия (судостроительный завод «Красный металлист», завод «Серп и Молот», предприятие по производству пишущих машинок). Очень большое значение для района имела эвакуационная волна индустриализации, в ходе которой в Казани были развернуты многочисленные предприятия по выпуску военной техники.

Химическая промышленность в Казани зародилась еще в XVIII в., и на протяжении всего предреволюционного периода город был одним из главных производителей мыла в России. После революции мыловарение было переведено на промышленную основу, и в 1930-е гг. в Казани строится одно из первых в СССР предприятий по производству синтетического каучука. В послевоенные годы началось развитие нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности, сырьем для которой служила нефть Волго-Уральского бассейна.

Сельское хозяйство района, как и всей Татарии, до революции носило натуральный характер. В межвоенное время основой сельского хозяйства здесь стало животноводство, были построены предприятия пищевой промышленности, ориентированные на переработку животноводческого сырья. После ВОВ в районе Казани преимущественно развивалось пригородное сельское хозяйство.

Основу транспортной сети района составляет широтная железнодорожная линия Москва — Екатеринбург, строительство которой было завершено в середине 1920-х гг., и р. Волга. Транспортно-

географическое положение Казани — одна из важнейших предпосылок ее ускоренного развития.

Главный город на территории района — **Казань**, столица Татарстана (1 144 тыс. чел., площадь 425 км²). Город расположен на левом берегу Волги и агломерации не образует. Город основан в XII в. как крепость Волжско-Камской Булгарии. После уничтожения монголами в начале XIV в. города Булгар стал главным городом этой территории, затем столицей Казанского ханства. Город был центром торговли между русскими землями, среднеазиатскими государствами и Сибирью.

В 1552 г. Казанское ханство удалось завоевать, а его земли — включить в состав России. После присоединения Казани московские владения впервые вышли за пределы бывшей Киевской Руси. Исключительное значение Казани в системе торгово-экономических связей Русского государства определяло чрезвычайно быстрый рост города в XVII–XVIII вв., но в XIX в. значение Казани снизилось в связи с переходом ряда торговых функций города частью к Нижнему Новгороду, а частью — к Оренбургу.

В XIX — начале XX в. значение Казани все более и более уменьшалось, но город продолжал оставаться одним из крупнейших городов империи. В XIX в. город развивался главным образом как ремесленный и научный центр (в 1804 г. Казань стала центром Казанского учебного округа, простиравшегося на восток вплоть до Охотского моря, и здесь был основан университет).

Начало индустриализации Казани приходится на предвоенные годы, когда основное внимание уделялось развитию отраслей, перерабатывающих сельскохозяйственное и лесное сырье (пищевая, деревообрабатывающая и химическая промышленность). Машиностроительные предприятия, хоть и строились, но они были преимущественно небольшими и существенного значения не имели. В послевоенные годы город становится главным организующим центром Волго-Уральского нефтедобывающего района. Во время войны и послевоенные десятилетия большое развитие получило машиностроение, ведущей отраслью которого стало авиастроение. Город чрезвычайно полифункционален, являясь промышленным, административным и культурным центром Татарстана.

Приволжский район Татарстана — небольшая по площади часть республики, расположенная на правом берегу Волги. Район представляет собой достаточно слабо освоенную аграрную территорию, специализирующуюся на производстве продукции животноводства. Крупных промышленных предприятий в его пределах нет. Основу транспортной сети территории составляют Волга и идущая парал-

тельно ей в меридиональном направлении железная дорога. В хозяйственном отношении район тяготеет скорее к Ульяновску, чем к Казани, но в этногеографическом отношении, несомненно, является частью Татарии.

Наиболее значимый город района — **Бунск** (20 тыс. чел.), получивший права города в 1780 г. и с этого времени выполняющий единственную экономическую функцию — организующего центра сельскохозяйственного района.

Набережночелнинский (Прикамский) район — территория, примыкающая к реке Кама. Промышленное значение района сопоставимо со значением Казани, но Прикамский район значительно уступает столице республики по уровню развития социальной сферы. Индустриализация района практически полностью осуществлялась в послевоенные годы и базировалась на трех основных факторах: избытке топливных ресурсов (Волго-Уральский нефтедобывающий район), избытке рабочей силы (Поволжье было районом аграрного перенаселения) и наличии лесных ресурсов (бассейн р. Камы).

Отрасли специализации района многочисленны. Это машиностроение (автомобилестроения, город Набережные Челны), целлюлозно-бумажная промышленность (город Набережные Челны), нефтепереработка и нефтехимия (город Нижнекамск).

Система транспортно-экономических связей целлюлозно-бумажного комбината обращена на восток, в пределы Пермской области, откуда поступает сырье, а нефтеперерабатывающих и нефтехимических предприятий — на юго-восток, в нефтедобывающие районы Татарии и Башкирии.

Наиболее разветвленную систему хозяйственных связей из всех предприятий района имеет Камский автомобильный завод, но этот завод в значительной мере основывается на принципе «комбинирования», в отличие от большей части автомобильных заводов, строившихся в послевоенное время. Это связано с неудобным транспортно-географическим положением района. В его пределах построен еще один автомобильный завод — в городе Елабуга, основной продукцией которого являются автомобили «Ока» (по первоначальному проекту это должен был быть завод пропашных тракторов).

Сельское хозяйство района, как и Татарстана в целом, специализируется на производстве продукции животноводства, и так же как в Центральном районе, очень большое значение принадлежит продукции пригородного сельского хозяйства, обеспечивающего потребности Прикамской полицентричной агломерации, которая в сущности и представляет собой район.

Основу транспортной сети территории составляет р. Кама и выстроенная специально для сообщения с этим районом меридиональная железнодорожная ветка, связывающая главные города района между собой и с рельсовой сетью страны. Железная дорога используется главным образом для пассажирского сообщения и вывоза готовой продукции (сырье для целлюлозно-бумажного комбината доставляется по Каме, для нефтеперерабатывающих предприятий — по трубопроводам).

Главный город на территории района — Набережные Челны, Нижнекамск, Елабуга.

Набережные Челны (513 тыс. чел.) выбран в качестве места для строительства гигантского Камского автомобильного завода, что в значительной мере определяется наличием в районе города последней ГЭС Камского каскада (Нижнекамской) и рабочей силы, использовавшейся при строительстве ГЭС, которая была «перекнута» на сооружение автозавода.

КамАЗ, строительство которого было начато в 1969 г., в настоящее время является градообразующим предприятием Набережных Челнов. Вторая после автомобилестроения отрасль специализации промышленности города — целлюлозно-бумажная промышленность, развитие которой обусловлено транспортно-географическим положением Набережных Челнов.

Нижнекамск (234 тыс. чел.) возник в 1960 г. как поселок при строящемся в то время нефтехимическом комбинате. Город — с 1966 г. Основная и в сущности единственная отрасль промышленности города — нефтехимическая.

Елабуга (71 тыс. чел.) в качестве города существует с 1780 г. Основные отрасли промышленности — нефтедобывающая (с 50-х гг. XX в.) и автомобилестроение (с 80-х гг. XX в.).

Альметьевский район Татарстана специализируется на нефтедобыче, которая началась здесь еще в годы ВОВ. Последние десятилетия для развития района были достаточно сложными, так как масштабы добычи нефти постоянно сокращались, а предприятия новых отраслей почти не создавались. Организующими центрами нефтедобывающего района являются города Альметьевск и Бугульма, сфера влияния которых распространяется и на примыкающие территории других субъектов Федерации.

Сельское хозяйство района специализируется на производстве продукции животноводства, пригородное хозяйство имеет меньшее значение, чем в Казанском и Прикамском районах.

Через территорию района проходит широтная железнодорожная магистраль, связывающая Москву с Южным Уралом, и от этой магистрали в пределах района отходит ветка на север, в Прикамский район. Очень большое значение для развития района имеют нефтепроводы, по которым нефть Закамья отправляется на нефтеперерабатывающие предприятия.

Город **Альметьевск** (146 тыс. чел) располагается практически в центре нефтяных месторождений Татарии, и важнейшей функцией города на протяжении первых десятилетий его существования (статус города — с 1953 г.) была обслуживающая. Главными предприятиями города являются заводы, обеспечивающие бесперебойное функционирование нефтепромыслов.

Чистопольский район, так же как и Приволжский район республики, — территория преимущественно аграрного освоения, в основном животноводческого направления, причем «товарное» сельское хозяйство здесь начало развиваться лишь в последние десятилетия. Главная отрасль промышленности района — точное машиностроение.

Транспортная сеть района развита чрезвычайно слабо, представлена внутренними водными путями на границах района (Куйбышевское водохранилище) и автомобильными дорогами местного значения в его центральной части.

Чистополь (61 тыс. чел) быстрыми темпами развивался в конце XIX — начале XX в., когда через этот город проходило все сообщение с нынешними Заволжским и Закамским районами Татарии, а также со значительной частью Башкирии. Со строительством широтных железных дорог на Урал и далее в Сибирь, прошедших через Уфу и Казань соответственно, Чистополь приходит в упадок. Промышленное развитие города связано с эвакуационной волной индустриализации, когда в городе был развернут Второй Московский часовой завод (ныне — Чистопольский часовой завод).

Астраханская область

Площадь 44 тыс. км², население 1 010,7 тыс. чел., в том числе городское 674,0 тыс. чел., сельское 336,7 тыс. чел.

В пределах области выделяются два экономико-географических района: Астраханский и Ахтубинский. Особенность Астраханской области, отличающей ее от остальных поволжских регионов, является отсутствие деления на Приволжье и Заволжье. Волга здесь протекает в пределах Прикаспийской низменности, и по обе ее стороны не отмечается существенных различий природных и экономико-географических условий.

Астраханский район включает в свой состав территорию, непосредственно примыкающую к Астрахани. Район отличается наиболее высоким уровнем хозяйственного освоения из всех экономико-географических районов области, здесь проживает примерно половина ее населения.

Развитие Астраханского экономико-географического района коренным образом отличалось от всех остальных территорий Поволжья тем, что для Астрахани на протяжении столетий были свойственны более тесные связи с регионами, расположенными на побережье Каспийского моря, чем с другими волжскими городами. В силу этого в Астрахани преобладающее развитие получили пищевая (рыбная) и легкая промышленности. Перспективы развития Астраханского района благоприятны и связаны с освоением Астраханского газоконденсатного месторождения.

Сельское хозяйство района специфично, его основу составляет бахчеводство (знаменитые астраханские арбузы).

Основа транспортной сети — р. Волга, Каспийское море и идущая параллельно Волге и побережью Каспийского моря железная дорога от Астрахани на Кизляр (эта дорога была построена в годы ВОВ, и являлась одним из звеньев военно-стратегической магистрали, обеспечившей победу в Сталинградской битве) и далее в Закавказье.

В настоящее время Астрахань — главный российский порт на Каспийском море, но общий объем перевозок здесь невелик. Непосредственно от Астрахани построен новый морской порт Оля.

Главный город на территории района — *Астрахань* (521 тыс. чел.). Город существует с XII–XIII вв., наряду с Булгаром (позднее — Казанью) был одним из главных торговых городов в бассейне Волги, через него проходила вся торговля Европы со странами Среднего Востока.

С присоединением города к Русскому государству (1556 г.), помимо торговых функций он стал выполнять военные функции, будучи главной крепостью России на побережье Каспийского моря. В XVIII в. военное значение города резко снизилось, но в то же время здесь получили развитие рыбные промыслы, основу которых составлял лов осетровых. В XIX в. наряду с осетровыми стал осуществляться товарный лов другой рыбы.

Во второй половине XIX в. Астрахань пережила рывок в своем развитии, связанный с началом промышленной нефтедобычи в Баку и утверждением русской власти в Средней Азии. Нефть, добывавшаяся в Баку, в Астрахани перегружалась на морские суда и далее расходилась по всей Европейской России. Для войск, сражавшихся в Средней

Азия, Астрахань была главной тыловой базой, через Астраханский порт шли грузы в Красноводск, где начиналась Закаспийская железная дорога.

Но уже в начале XX в. темпы развития Астрахани замедлились, что было связано со строительством двух железных дорог: дороги от Владикавказа на Баку и от Оренбурга до Ташкента. Как Баку, так и среднеазиатские владения России получили возможность транспортного взаимодействия с остальной Империей непосредственно, минуя Астрахань. К Баку переходят функции главного торгового и военного порта России на Каспийском море, поскольку Астраханский порт отличался и отличается чрезвычайно сложными навигационными условиями.

В межвоенное время значение Астрахани как транспортного центра (по мере уменьшения роли Баку в нефтедобыче) сокращается, но одновременно растет ее промышленный потенциал — здесь были построены ТЭЦ, рыбокомбинат, судоремонтные предприятия. В межвоенное время получили развитие новые отрасли: леткая, использовавшая в качестве сырья шерсть Калмыкии и Казахстана, и целлюлозно-картонная, перерабатывавшая камыш дельты Волги. Индустриализация города, хоть и достаточно медленно, но продолжилась и в послевоенные годы. Сейчас Астрахань представляет собой скорее промышленный, нежели транспортно-торговый центр, каковым он являлся на протяжении всех предшествующих столетий.

Ахтубинский район — большая и чрезвычайно слабо освоенная часть территории области. Это сухие степи и полупустыни, где единственно возможным направлением развития сельского хозяйства является кочевое животноводство, а на территориях, непосредственно примыкающих к Волге, — бахчеводство. Практически единственная отрасль промышленности — соледобыча (оз. Баскунчак). Основу транспортной сети составляет р. Волга и идущая параллельно ей по правому берегу Волги железная дорога от Саратова на Астрахань и далее к югу.

Наиболее крупный город района — *Ахтубинск* (42 тыс. чел.). Образован в 1959 г. из трех сел. В Ахтубинске находится Государственный летно-испытательный центр им. В. П. Чкалова Министерства обороны РФ, выполняющий функции основного полигона для испытаний новой авиационной техники. Кроме этого, город выполняет функции организующего центра сельскохозяйственного района и транспортного узла (часть соли, добытой на оз. Баскунчак, перегружается здесь с железной дороги на речные суда).

Волгоградская область

Площадь 112,9 тыс. км², население 2 611,2 тыс. чел., в том числе городское 1 984,0 тыс. чел., сельское 672,2 тыс. чел.

В пределах Волгоградской области выделяются следующие экономико-географические районы: Волгоградский, Урюпинский, Камышинский и Эльтонский.

Волгоградский район занимает крайний юг Волгоградской области, его организующий «каркас» составляют р. Волга, Волго-Донской канал и р. Дон. Это самый маленький по площади экономико-географический район области, но в его пределах проживает около половины ее населения. Здесь сосредоточены предприятия главных отраслей промышленной специализации области: электроэнергетики, машиностроения, черной и цветной металлургии. Практически все предприятия этих отраслей сосредоточены в областном центре — Волгограде.

Территориальная структура промышленности Волгограда, как и всего Волго-Донского района в целом, сформировалась под решающим воздействием транспортно-географического положения. Волгоград по отраслевому составу промышленности представляет собой город скорее Южной, чем Юго-Восточной России. Отрасли специализации Поволжья (нефтехимическая промышленность, новые отрасли машиностроения) в пределах Волго-Донского района, как и Волгоградской области в целом, представлены очень слабо.

Сельское хозяйство района имеет в целом пригородный характер, в его отраслевой структуре преобладает растениеводство. Основу транспортной сети составляют пути, соединяющие бассейны Волги и Дона (железные и автомобильные дороги, а также Волго-Донской канал).

Главные города района — Волгоград и Волжский.

Волгоград (1 021 тыс. чел., площадь 570 км²) основан в 1589 г. как крепость Царицын. Место для основания крепости определялось тем, что в районе Царицына Волга и Дон ближе всего подходят друг к другу, а также тем, что здесь среднее течение Волги переходит в нижнее.

До середины XVIII в. город выполнял главным образом военные функции. Его хозяйственное развитие началось с окончательным утверждением русской власти в низовьях Дона и на Азовском море, но до середины XIX в. город рос медленно. В середине XIX в. произошел рывок в его развитии. Этот рывок определялся сразу несколь-

кими причинами, среди которых: резкое усиление хлебного вывоза через Ростов-на-Дону, освоение угольных месторождений Донецкого бассейна и железнодорожное строительство.

Весь хлеб, который вывозился из Нижнего и частично Среднего Поволжья через Ростов, проходил через Царицын и далее по Волго-Донской железной дороге доставлялся в город Калач-на-Дону. Одновременно с этим Царицын становится «волжскими воротами Донбасса». В городе строятся промышленные предприятия, либо снабжавшие Донбасс, либо использовавшие сырье и топливо Южной Украины.

К предприятиям первого типа можно отнести лесопильные заводы, которые работали на лесе, поступавшим сверху по Волге и снабжали донецкие шахты рудничной стойкой. К предприятиям второго типа относятся металлургические заводы, продукция которых расходилась по Среднему и Нижнему Поволжью. Эти заводы работали на железной руде Криворожья и каменном угле Донбасса.

Коренным отличием Волгограда от всех других крупных городов Поволжья является то, что темпы индустриализации города были наибольшими в межвоенные десятилетия (в других городах — в послевоенные). Новыми отраслями промышленности Сталинграда стали тракторостроение (Сталинградский тракторный завод) и химическая промышленность. Тракторостроение ориентировалось в основном на потребителя, химическая промышленность — на сырье (здесь сходились потоки донецкого каменного угля, бакинской нефти и сельскохозяйственного химического сырья).

В годы ВОВ город был полностью разрушен (Сталинградская битва 1942 г.) и восстановлен уже в первые послевоенные годы. При этом почти полностью была воспроизведена довоенная отраслевая структура промышленности города, что самым неблагоприятным образом сказалось на его развитии. Если до войны Сталинград был наиболее быстро растущим городом Поволжья, то после войны темпы его роста замедляются, и свое лидирующее положение он уступает Самаре.

Основание города **Волжский** (327 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 314 тыс. чел. без них, площадь 150 км²) относится ко временам ГУЛАГа. С 1951 г. он был громадным лагерем, заключенные которого строили Волгоградскую ГЭС (Волжскую ГЭС имени XXII съезда КПСС). Город — с 1954 г., представляет собой город-спутник Волгограда. Отрасли специализации промышленности города в настоящее время — нефтепереработка и нефтехимия. Сюда были вынесены химические предприятия из

Волгограда. В постсоветское время в городе получила развитие автомобильная промышленность (производство городских автобусов).

Урюпинский район — территория, относящаяся к бассейну Дона. Главной отраслью специализации района является сельское хозяйство с преобладанием растениеводства. Промышленность на территории района практически не развита. Основу транспортной сети района составляют железная дорога от Волгограда на Орёл (участок бывшей Риги-Царицынской железной дороги, одной из первых «хлебозовных» дорог России) и р. Дон.

Города района представляют собой лишь организующие центры примыкающих аграрных территорий, наиболее крупный из них — **Урюпинск** (42 тыс. чел.). Город основан в XV в. как крепость на южной границе Рязанского княжества. До конца XVII в. выполнял главным образом военные функции, в XVIII в. стал центром примыкающего к нему сельскохозяйственного района и является им до настоящего времени.

Камышинский район — часть территории Волгоградской области, примыкающая к левому берегу Волги. Для Камышинского района, так же как и для Урюпинского, отраслью специализации является сельское хозяйство, но районы отличаются направлениями транспортного тяготения: хозяйственные связи района обращены к р. Волге и идущей параллельно ей железной дороге Саратов — ст. Иловля («Волжская рокада», выстроенная во время Сталинградской битвы 1942 г.).

Главный город — **Камышин** (120 тыс. чел.), основанный в конце XVII в. как одна из небольших крепостей на Волжском торговом пути. После покорения казачества и смещения русской границы на юг в начале XVIII в. утратил военное значение и стал центром сельскохозяйственного района. В XIX в. — одна из главных пристаней отправления хлебных грузов в Среднем Поволжье.

Железная дорога в Камышине была построена в 1894 г. Это способствовало развитию города. Однако отсутствие железнодорожного моста в Камышине и транзитного железнодорожного сообщения seriously сдерживает развитие города. В настоящее время главными отраслями промышленности Камышина являются текстильная, машиностроительная и пищевая промышленность.

Эльтонский район — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть Волгоградской области. Район специализируется на производстве продукции сельского хозяйства и соледобыче. В отличие от Урюпинского и Камышинского районов, где основу сельского хозяйства составляет зерноводство, в Эльтонском районе большее

значение имеет животноводство. Это объясняется различием рельефа и агроклиматических условий — в низменном Заволжье выпадает меньшее количество осадков и глубина снежного покрова ниже, чем в районах к западу от Волги, расположенных на возвышенности. Соледобыча здесь ведется с XVIII в., в пределах района расположено знаменитое оз. Эльтон, использующееся в числе прочего и в лечебных целях.

Через восточную часть района проходит железная дорога от Саратова на Астрахань, западной его границей является р. Волга. Самый крупный город — *Палласовка* (16 тыс. чел.), получившая статус города в 1967 г.

Пензенская область

Площадь 43,4 тыс. км², население 1 386,2 тыс. чел., в том числе городское 930,0 тыс. чел., сельское 456,2 тыс. чел.

В пределах Пензенской области выделяются два экономико-географических района: Пензенский и Сердобский.

Главная отрасль специализации хозяйства **Пензенского района** — машиностроение, представленное преимущественно предприятиями новых отраслей. Главными направлениями развития машиностроения здесь являются электротехническая промышленность, точное машиностроение и приборостроение. Развитие приборостроения и точного машиностроения обусловлено, во-первых, близостью потребителя (машиностроительных, нефтеперерабатывающих, нефтехимических предприятий в приволжских городах), а во-вторых, большим количеством рабочей силы. Пензенская область, до 1960-х гг. включительно страдала от аграрного перенаселения. Из других отраслей промышленности большое значение имеет легкая промышленность, ориентированная в основном на переработку шерсти.

Сельское хозяйство района развито хорошо, его основу составляет зерноводство. Однако агроклиматические условия для возделывания зерновых в Пензенской области в целом хуже, чем в большинстве других областей Поволжского района (водораздел Волги и Дона, мало воды), поэтому основным направлением здесь стало животноводство.

Транспортно-географическое положение района чрезвычайно благоприятно для его развития. Здесь проходит главный ход первой по времени сооружения железной дороги, связывающей Москву с Азиатской Россией — дорога на Самару и далее к востоку. Кроме это-

го, через Пензу проходит меридиональная железная дорога, соединяющая Нижний Новгород с южными районами Европейской России.

Основание *Пензы* (517 тыс. чел., площадь 290 км²) в 1663 г. было связано с расширением русских владений в Поволжье по обе стороны Волги. Но свое военное значение город сохранял недолго, и в первой половине XVIII в., с продвижением власти России к Азовскому и Черному морям и окончательным покорением казачества, утратил статус крепости. Уже в начале XVIII столетия Пенза, невзирая на свои небольшие по тем временам размеры, стала административным центром и остается им до сих пор. Это объясняется географическим положением города — Пенза примерно равно удалена от всех окружающих ее крупных городов (Казани, Симбирска, Саратова, Самары, Нижнего Новгорода), являясь в то же время единственным городом в средней части Волго-Донского водораздела. Экономического значения город практически не имел до конца XIX в., когда через него прошли две железные дороги (Сызрано-Вяземская, часть нынешней широтной магистрали, и Пенза — Рузавка).

Начало индустриализации Пензы связано с эвакуационной волной индустриализации, а продолжение — с развитием предприятий военно-промышленного комплекса. Второй по численности населения город района — *Кузнецк* (89 тыс. чел., площадь 23 км²), в качестве города существующий с XVII в. В 1960-е гг. был построен «закрытый город» Пенза-19 (ныне город *Заречный*, имеющий статус ЗАТО, 64 тыс. чел.), один из городов, производящих компоненты для атомного оружия.

Сердобский район — территория, освоенная в хозяйственном отношении гораздо слабее Пензенского. Сердобский район находится в своего рода экономическом вакууме, представляя собой зону перехода между Юго-Восточной и Центральной Россией (Центрально-Черноземным экономическим районом). Поле тяготения, формируемое поволжскими городами, здесь резко слабее, а на примыкающих к Сердобскому району территориях Центра и Центрального Черноземья нет городов, способных сформировать поле, близкое по мощности. Район представляет собой часть обширного слабо развитого региона в самом центре Европейской России, существующего на территории всех соседних областей и республик. В силу этого главные отрасли промышленности здесь — пищевая и деревообрабатывающая. Основу транспортной сети составляет железная дорога Москва — Самара, но она существенного влияния на развитие района не оказывает.

Наиболее значимый город на территории района — *Каменка* (40 тыс. чел.), город с 1951 г. Второй по величине — *Сердобск*

(35 тыс. чел.), основанный как укрепление на рубеже XVII–XVIII вв. Город — с 1780 г. Ведущая отрасль промышленности и в Каменке, и в Сердобске — машиностроение, представленное небольшими предприятиями. Деятельность некоторых таких предприятий (например, Сердобского часового завода, производившего один из «символов эпохи» — настенные часы с кукушкой) в постсоветское время прекратилась.

Самарская область

Площадь 53,6 тыс. км², население 3 215,7 тыс. чел., в том числе городское 2 579,7 тыс. чел., сельское 636,0 тыс. чел.

В Самарской области выделяются три экономико-географических района: Самарский, Сызранский и Отрадненский.

В пределах **Самарского района** сосредоточено примерно $\frac{3}{4}$ населения и большая часть экономики области. Отраслями специализации района являются машиностроение и химическая промышленность, представленные целым рядом отраслей.

Самарский промышленный узел начал формироваться еще в межвоенное время, чему способствовало транспортно-географическое положение Самары при пересечении Волги и широтной железной дороги, связывающей Москву с Уралом и Азиатской частью России. В силу того же выгодного транспортно-географического положения Самарская агломерация развивалась и в послевоенные десятилетия, но за это время произошла смена приоритетов развития — в 1950-е — 1960-е гг. основным направлением развития промышленности здесь были нефтепереработка и нефтехимия, основывавшиеся на местных месторождениях, а в более позднее время — машиностроение.

Сельское хозяйство находится на чрезвычайно высоком уровне, но имеет исключительно пригородный характер, обеспечивая население Самарской агломерации.

Сеть путей сообщения района имеет радиально-кольцевой характер, ее основу составляют кольцевые дороги (железная и автомобильная), соединяющие между собой главные города агломерации — Самару, Тольятти, Чапаевск и Жигулевск.

Самара (1 165 тыс. чел., площадь 500 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации), так же как и Симбирск (Ульяновск), являлась одной из первых русских крепостей на Волге. Основание крепости в 1586 г. было связано с необходимостью контроля над одним из важнейших участков Волги — Самарской Лу-

кой. Значение крепости сохраняла до конца XVIII в., но по мере снижения военных функций город постепенно приходил в упадок. С превращением Поволжья в один из главных земледельческих районов государства Самара становится центром обширного сельскохозяйственного региона, но ее значение в этом качестве уступало значению Саратова. Развитие города ускорилося в конце XIX в., когда Самара стала крупнейшим железнодорожно-водным узлом в бассейне Волги. Через Самару осуществляется транспортное взаимодействие между Центром Европейской России, с одной стороны, Уралом, Сибирью и Средней Азией — с другой.

Развитие города ускоряется в 30-е гг., когда происходит его индустриализация, определяемая двумя основными факторами: исключительно выгодным транспортно-географическим положением и наличием большого количества рабочей силы («аграрное перенаселение»). Город, который с 1935 г. носил имя Куйбышев (вновь Самара с 1990 г.), в 1930-е — 1950-е гг. рос быстрее всех других поволжских городов. К нему «перетекают» организующие функции не только близлежащих городов (например, Саратова), но и относительно далеких (Горького).

Очень большое воздействие на развитие Куйбышева, как и других городов Среднего Поволжья, оказала эвакуационная волна индустриализации. В годы ВОВ в городе были созданы многочисленные военные предприятия, представляющие собой основу самарской промышленности и в настоящее время. Накопленный в предвоенное время и в годы войны промышленный потенциал позволил Куйбышеву стать одним из главных центров новой индустриализации, пик которой приходится на 1960-е гг. Самара — крупнейший центр авиакосмической отрасли России. Значительное развитие здесь получили электронная и радиотехническая промышленность.

Наряду с новыми отраслями машиностроения в городе создавались предприятия нефтехимической промышленности, которые первоначально использовали местное сырье.

Тольятти (720 тыс. чел., площадь 300 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации) был основан в 1737 г., первоначально назывался Ставрополь (Ставрополь-на-Волге). На протяжении двух столетий городских функций практически не выполнял, представляя собой, в сущности, село. «Взрывной» рост города связан со строительством Волжской ГЭС, развернувшимся неподалеку от города и завершеном в 1957 г. Старый Ставрополь-на-Волге оказался в зоне затопления и был перенесен на новое место.

Ставрополь-на-Волге становится промышленным спутником Куйбышева. Резкий рост областного центра в межвоенное время и первые послевоенные годы грозил сделать его развития практически неуправляемым.

Требовалось разгрузить Куйбышев от части промышленных предприятий, и Ставрополь, расположенный примерно в ста километрах от Куйбышева, имеющий чрезвычайно выгодное транспортно-географическое положение (по плотине Волжской ГЭС проходят железная и автомобильная дороги широтного направления), мощную энергетическую базу, резервы рабочей силы и хорошо развитую стройиндустрию (оставшиеся со времен строительства Волжской ГЭС), представлялся для этого идеальным местом. В городе начинается развитие нефтехимической промышленности и химии органического синтеза, строятся первые машиностроительные предприятия. В 1964 г. город получил свое нынешнее название.

В 1967 г. здесь начинается строительство крупнейшего в СССР завода по производству легковых автомобилей — ВАЗа (Волжского автомобильного завода), который был введен в строй в 1971 г. и до настоящего времени является ведущим производителем легковых автомобилей в России.

Кроме Самары и Тольятти, крупными городами на территории Самарского района являются *Новокуйбышевск* (111 тыс. чел.) и *Чапаевск* (73 тыс. чел.), города-спутники Самары.

Сызранский район — часть территории Самарской области, расположенная к западу от Волги. Ведущими отраслями промышленной специализации района являются нефтепереработка и нефтехимия. Предприятия этих отраслей были построены в 1940-е — 1950-е гг., и ориентировались на переработку местного сырья. Сейчас нефтеперерабатывающая промышленность использует в основном сырье из Западной Сибири. Большое значение имеют также машиностроение и пищевая промышленность. Но в отличие от Самарского района, здесь преобладают старые отрасли машиностроения, развитие которых происходило в конце XIX — начале XX в. и было связано с исключительно выгодным транспортно-географическим положением Сызрани, организующего центра района.

Очень большое значение для развития района имеет сельское хозяйство. Основу транспортной сети составляют р. Волга и две магистральные железные дороги, меридионального и восточного направления.

Главный город района — *Сызрань* (180 тыс. чел.), основанная в XVII в. как крепость, прикрывавшая Самару с юга. До конца XIX в.

город развивался крайне медленно, толчок его развитию дало железнодорожное строительство. Сызрань была перевалочным пунктом для поволжского хлеба, отправлявшегося далее в центральные районы Европейской России и за границу по Сызрано-Вяземской железной дороге.

Индустриализация города началась в 1930-е гг., главным ее направлением было развитие нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности. Несколько позднее началось развитие машиностроения, в частности, автомобилестроения.

Но основная функция города — транспортная. Сызрань представляет собой один из главных железнодорожных узлов России.

Второй по значимости город района — *Жигулёвск* (60 тыс. чел.), возникновение которого в качестве города в 1952 г. было связано с постройкой Волжской ГЭС им. В. И. Ленина.

Отраденский район Самарской области — наименее освоенная в хозяйственном отношении часть ее территории. Отрасли промышленной специализации — нефте- и газодобыча. Промышленная добыча как нефти, так и газа началась здесь в годы ВОВ. В это время здесь был построен один из первых газопроводов России и СССР — Похвистнево — Куйбышев (1943 г.). Добыча нефти и газа в районе достигла максимума в 1960-е гг., затем пошла на убыль и в настоящее время ее значение совершенно незначительно.

Основная отрасль сельского хозяйства — растениеводство, животноводство играет меньшую роль. Транспортная сеть района имеет в целом линейный характер, через его территорию проходят две железные дороги, расходящиеся от Самары. Одна из них ведет на Уфу и далее в Сибирь, другая — на Оренбург и далее в Среднюю Азию. Существуют также небольшие соединительные и тупиковые ветки.

Крупных городов на территории района нет. До революции его территория осваивалась очень медленно, поскольку Заволжье имеет намного худшие в сравнении с Приволжьем условия для ведения сельского хозяйства. В межвоенное время основное внимание уделялось развитию Самары (Куйбышева). Нефте- и газодобыча в Самарском Заволжье были невелики по масштабам, и строить большие города для их обеспечения не было необходимости. К тому же с функциями организующих центров успешно справлялись города соседней Оренбургской области Бугуруслан и Бузулук. Бугуруслан расположен на железной дороге Самара — Уфа, и к нему тяготеет северная часть района, а Бузулук — на дороге Самара — Оренбург, и в зону его тяготения входит южная часть Заволжского района.

Самый крупный здесь город — *Отрадный* (48 тыс. чел.) развивался как центр нефтедобывающего района, статус города получил в 1956 г.

Саратовская область

Площадь 101,2 тыс. км², население 2 521,8 тыс. чел., в том числе городское 1 894,4 тыс. чел., сельское 642,4 тыс. чел.

В пределах Саратовской области выделяются три экономико-географических района: Саратовский, Пугачёвский и Балаховский.

Саратовский район вытянут вдоль Волги, по обоим ее берегам. Его основу составляют две бицентричные городские агломерации, основой для формирования которых послужили транспортные переходы через Волгу: Саратовская (включающая в свой состав города Саратов и Энгельс), и Балаховская (Балаково и Вольск). Главные отрасли специализации хозяйства района — машиностроение, химическая промышленность и промышленность строительных материалов.

Для развития машиностроения здесь характерны те же тенденции, что и для Самары: строительство первых машиностроительных предприятий в межвоенное время, рывок в годы ВОВ и в первые послевоенные годы. Существенным отличием саратовского и самарского машиностроения является преобладание в Саратове массовых производств, его продукция менее наукоемка.

Химическая промышленность здесь, так же как и во всем остальном Поволжье, базировалась первоначально на пищевом сырье, затем — на местных нефти и газе, а сейчас — на углеводородном сырье Западной Сибири.

Пищевая промышленность, как и сельское хозяйство, в настоящее время существенного значения для развития района не имеет, но в прошлом именно эти отрасли определяли его развитие.

Транспортная сеть района достаточно сложна. Сейчас большее значение имеют пути широтного направления (железные и автомобильные дороги, связывающие район с Центральной Россией, Южным Уралом и Северным Казахстаном), но раньше основным путем здесь была р. Волга (во время ВОВ была выстроена железная дорога — «дублер» Волги, важнейший участок которой от Саратова до ст. Иловля представляет собой «Волжскую рокаду», сооруженную летом 1942 г.).

Главные города — Саратов, Энгельс, Балаково и Вольск.

Саратов (838 тыс. чел., площадь 400 км²), так же как и другие крупные города Поволжья, был основан в конце XVII в. как крепость, предназначенная для защиты проходящих по Волге путей от кочевников и казаков. По мере «замирения» казачества терял военное значение, но одновременно с этим становился центром обширного земледельческого района. Развитие Среднего Поволжья как одного из главных районов товарного сельского хозяйства России привело в XIX в. к чрезвычайно быстрому росту Саратова, ставшего хозяйственным центром всего региона. Этому способствовало мезоположение города. Большая часть сельскохозяйственных угодий Поволжья расположена к западу от Волги (на правобережье), так же как и город Саратов. Вследствие этого доставка хлебных грузов к городу, так же как и отправка их далее по Волге и Марининской системе к Петербургу, особых сложностей не представляли.

Саратов был столицей Поволжья до тех пор, пока основным видом транспорта России был речной. Но когда роль основных путей сообщения перешла к железным дорогам, темпы развития города снизились, и свои позиции он уступил Самаре. На протяжении нескольких десятилетий Саратов был железнодорожным тупиком, здесь не было моста через Волгу, что неблагоприятно сказалось на развитии города. Промышленное развитие Саратова было более медленным, чем соседних крупных городов. Попытки «ускорения» развития города, предпринимавшиеся в послевоенные десятилетия, к существенным результатам не привели. Саратов рос, но рос гораздо медленнее, чем Самара. Но в то же время город обладал и обладает значительным социальным потенциалом, основы которого сформировались еще в XIX в.

Основание города **Энгельс** (240 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 202 тыс. чел. без них) (Покровской слободы, Покровска) относится к середине XVIII в. Слобода, а затем город были своеобразным левобережным «аванпортом» Саратова, хотя до революции входил в состав Самарской губернии.

В 1922 г. Покровск (с 1932 г. — Энгельс) стал столицей АССР немцев Поволжья, существовавшей до 1941 г., затем был включен в состав Саратовской области. Сейчас представляет собой промышленный город-спутник Саратова. Основная отрасль промышленности — машиностроение, наиболее известное предприятие — единственный в России троллейбусный завод.

Балаково (201 тыс. чел.) расположено на левом берегу Волги. Как торговое село существует с конца XVIII в., город — с 1911 г. Основные отрасли специализации современного города — электроэнер-

гетика (Саратовская ГЭС, Балаковская АЭС) и химическая промышленность. **Вольск** (67 тыс. чел.) как слобода существует с конца XVII в., в 1780 г. слобода преобразована в город с названием Волгск, которое в силу неудобопроизносимости трансформировалось в нынешнюю форму. Основная отрасль промышленности — производство строительных материалов (цемента), базирующееся на местном сырье (известняках).

Пугачёвский район специализируется на производстве продукции сельского хозяйства, а также на добыче газа и нефти. Основу сельского хозяйства составляет животноводство. Добыча нефти и газа все более и более сокращается.

Сеть путей сообщения имеет радиальный характер, через его территорию проходит несколько расходящихся от Саратова железных дорог, как самостоятельных, так и тех, которые должны были стать частями недостроенных магистралей: дороги на Александров Гай, открывающей кратчайший путь в Среднюю Азию, и дороги на Уральск, планировавшейся как часть Южно-Сибирской магистрали.

Крупных городов в Саратовском Заволжье, как и в Самарском, нет. Самый большой по численности населения город **Пугачёв** (42 тыс. чел.). Но в функциях городов Самарского и Саратовского Заволжья прослеживается различие отраслевой структуры хозяйства этих территорий: в Самарской области заволжские города в основном представляют собой локальные центры нефтедобывающих районов, а в Саратовской — аграрных.

Балашовский район — часть обширного аграрного региона, располагающегося на территории Южной, Юго-Восточной и Центральной России. Особенностью этого региона является его транзитное положение в системе главных транспортных магистралей юга Европейской России, что и определило достаточно медленные темпы и низкий уровень развития хозяйства всей этой территории. Главная отрасль специализации здесь — сельское хозяйство, промышленность развита чрезвычайно слабо.

Главный город в пределах Саратовской части этого региона — **Балашов** (82 тыс. чел.) был преобразован из села в уездный город в ходе губернской реформы Екатерины II (1780 г.). В 1954–1957 гг. город был центром Балашовской области, разделенной между Саратовской и Воронежской областями. Ныне выполняет две главные функции — транспортного узла и центра сельскохозяйственного района. Промышленность города практически исчезла, об отраслях специализации говорить смысла не имеет.

Ульяновская область

Площадь 37,2 тыс. км², население 1 292,2 тыс. чел., в том числе городское 949,4 тыс. чел., сельское 342,8 тыс. чел.

В пределах области выделяются три экономико-географических района: Ульяновский, Димитровградский и Инзинский.

Главной отраслью промышленной специализации **Ульяновского района** является машиностроение, развитие которого началось в годы ВОВ, и в послевоенные десятилетия определялось потребностями военно-промышленного комплекса. Машиностроительные предприятия сосредоточены в Ульяновске (например, Ульяновский автомобильный завод, УАЗ, авиастроительное объединение). Большое значение имеет легкая промышленность, предприятия которой в основном созданы в послевоенные годы (трикотажные, швейные, обувные). Нефтепереработка и нефтехимия для Ульяновской области, в отличие от других областей и республик, входящих в состав Поволжского района, совершенно не характерна. На территории Ульяновского района, как и области в целом, промышленная нефтедобыча не велась. Основная отрасль сельского хозяйства — растениеводство, которое на значительной части района имеет пригородный характер.

Основа транспортной сети — р. Волга и идущая параллельно ей железная дорога (часть меридиональной магистрали от Казани до Махачкалы, выстроенной в годы Великой Отечественной войны). Через Ульяновск (так же как и через почти все центры субъектов Федерации в составе Поволжского района) проходит железная дорога, связывающая Центральную и Азиатскую части России.

Главный город района — **Ульяновск** (637 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 614 тыс. чел. без них, площадь 300 км²). Город с названием Симбирск (Синбирск) был основан в 1586 г., и являлся одной из первых русских крепостей на Волге. Его военное значение сохранялось до конца XVIII в. С конца XVIII в. город выполнял административные и торговые функции, но в этом качестве значительно уступал соседним городам (Казани и Самаре). Особенно медленным развитие города было во второй половине XIX в., когда главной отраслью специализации хозяйства Поволжья было сельское хозяйство.

Территории, примыкающие к Симбирску, характеризуются менее благоприятными агроклиматическими ресурсами, чем другие регионы Среднего и Нижнего Поволжья.

В 1924 г. город получил свое нынешнее название. В межвоенное время развивался медленнее, чем другие поволжские города, рынок в

развитии Ульяновска приходится на годы ВОВ. Этот рывок определялся двумя основными обстоятельствами: эвакуационной волной индустриализации (развитие автостроения и авиастроения) и началом освоения нефтяных месторождений юга Татарии. Центр нефтедобывающего района Татарии — город Бугульма, кратчайший путь в который ведет через Ульяновск. Поэтому он становится одной из главных баз снабжения нефтедобывающего района. В послевоенные годы развитие города велось в основном за счет расширения и реконструкции уже существовавших предприятий. Но это развитие, как и в более ранние исторические периоды, тормозилось и подавлялось соперничеством Казани и Самары, поэтому Ульяновск развивался медленнее других городов Поволжья.

Димитровградский район Ульяновской области — часть ее территории, расположенная к востоку от Волги. Промышленное развитие района связано с волной новой индустриализации. Основным отраслями специализации района являются машиностроение (авиастроение, производство автозапчастей) и электроэнергетика (неподалеку от Димитровграда расположена АЭС). До 1950-х гг. район был сугубо аграрным, и сейчас сельское хозяйство здесь имеет большое значение.

Через территорию района проходит железная дорога от Ульяновска на Уфу и далее в пределы Азиатской России. Эта дорога — основная артерия района.

Главный город — *Димитровград* (123 тыс. чел., 41,5 км²), основанный в конце XVIII в. и до 1972 г. называвшийся Мелекесс. До середины прошлого века город был лишь незначительным административным центром, со строительством АЭС началось его развитие как научного и промышленного центра.

Инзинский район области — наиболее слабоосвоенная часть ее территории. Основная отрасль хозяйства района — сельское хозяйство, главные отрасли промышленности — пищевая и строительных материалов.

Основу транспортной сети составляют две железные дороги: Рузавка — Сызрань (участок бывшей Сызрано-Вяземской железной дороги) и отходящая от нее в город Инзу дорога на Ульяновск.

Наиболее крупный город на территории района — *Инза* (19 тыс. чел.), возникшая в 1897 г. как станция на железной дороге. Главные отрасли промышленности Инзы — те же, что и района в целом. Но основной функцией города является транспортная.



СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ (СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН)

СОСТАВ РЕГИОНА

В состав Северо-Кавказского экономического района входят: Республика Адыгея, Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Республика Кабардино-Балкария, Республика Карачаево-Черкесия, Чеченская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край и Ростовская область.

Площадь района 354,8 тыс. км² (2,1% территории России), население 19 442,2 тыс. чел. (13,6% населения России), городское население 10 532,0 тыс. чел. (10,0% городского населения России), сельское население 8 910,2 тыс. чел. (23,7% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Хозяйственное освоение территории Южной России началось раньше, чем любой другой территории нашего государства. В середине первого тысячелетия до нашей эры здесь образовались греческие города-колонии Танаис (при устье Дона), Фанагория (на Таманском полуострове), и многие другие. Эти колонии были частью пояса древнегреческих колоний, протянувшегося вдоль всего побережья Черного и Азовского морей. Города эти имели в основном торговые функции — через них в Грецию поступал хлеб. Некоторые из греческих колоний впоследствии трансформировались в государства (Боспорское царство).

Нынешние южнорусские степи были заселены ираноязычными народами — скифами, затем сарматами. Основное направление их хозяйственной деятельности — животноводство. Однако скифы были и земледельцами, и ремесленниками. Они создали свою самобытную культуру, произведения которой не могут не вызывать восхищения. Ираноязычные народы нынешней Южной России были частью огромного «иранского мира», простиравшегося от Днестра на западе до Алтайских гор на востоке.

Но с началом Великого переселения народов иранские народы частично уничтожаются, а частично оттесняются в неудобные горные территории пришельцами — тюрками (потомками древних иранских

народов на Кавказе являются осетины). В то же время тюркоязычные народы отнюдь не были монолитны — они постоянно сражаются друг с другом, и те, кто потерпел поражение, уходят либо на другие территории (например, болгары, отошедшие на Волгу и Дунай), либо в горы. Так было положено начало современной кавказской этнической чересполосице.

В борьбе тюркских народов между собой побеждают хазары, основавшие свое государство — Хазарский каганат. Каганат был мощной военной державой, его развитие обеспечивалось за счет контроля над путями, связывавшими Северную Европу и Переднюю Азию. Хазарам платило дань население Приднепровья, и хазарское государство оказало сильнейшее влияние на формирование Киевской Руси (достаточно сказать, что киевских князей официально именовали «каганам»). В конце X в. каганат был разгромлен киевским князем Святославом, и на Северном Кавказе возникло первое русское княжество — Тмутаракань (греческая Фанагория, хазарская Таматарка). Тмутараканское княжество занимало оба побережья Керченского пролива, контролируя движение судов по нему, и лежало изолированно от остальных русских земель. В конце XII в. Тмутараканское княжество было уничтожено половцами.

В XI в. возобновляется движение тюркских народов на запад. К югу от Каспийского моря двигались полчища турок-сельджуков, уничтожившие государства арабских халифов, а к северу — половецкие орды, обрушившиеся на Киевскую Русь. Половцы укоренились в южно-русских степях, оттеснив русские владения от Черного моря на север. Но к XIII в. русско-половецкие отношения стали достаточно мирными.

Однако в XIII в. началось движение восточных соседей тюрков — монгольских племен. В отличие от тюрков, монголы шли завоевывать, а не расселяться, поэтому они продвигались в издавна заселенные и освоенные земли. Территория современной южной России вошла в состав одного из монгольских государств — Золотой Орды, столица которого располагалась в низовьях Волги, в районе современной Астрахани. Господствующий народ сменился, но основные направления хозяйственной деятельности (кочевое скотоводство) остались прежними.

С ослаблением и распадом Золотой Орды в XIV–XV вв. западная часть ее владений в современной Южной России переходит под власть Крымского ханства, а восточная часть остается вообще неподвластной какому бы то ни было государственному образованию и превращается в арену бесконечных военных столкновений местных

племен. Эти военные столкновения поддерживались Турцией и Персией, завоевывавшими в это время Закавказье и заинтересованным в укреплении своей власти на Северном Кавказе.

В середине XVI в. в Предкавказье начинается утверждение русской власти. Сразу же после завоевания Астрахани в 1556 г. в устье Терека было основано русское укрепление — Терский городок. Русские поселения поднимались по Тереку вверх, и к концу XVI столетия дошли до устья р. Сунжи. Но северокавказские владения России, так же как и Тмутаракань во времена Киевской Руси, были отрезаны от основной территории государства, и связь с ними поддерживалась лишь по морю, через Астрахань.

Одновременно с этим в XVI в. начинается формирование донского казачества. Казаками становились те, кто предпочитал опасную, но свободную жизнь за пределами «засечных черт» более безопасному, но подневольному существованию в пределах Московского государства. Истоки Дона находятся в границах исторических владений Москвы, поэтому река представляла собой чрезвычайно удобный путь для бегства: Дон был богат рыбой, примыкающие к нему территории — зверем, а из устья Дона можно было выйти в Азовское и Черное моря, на побережье которых располагались богатые торговые города. Эти же причины определили формирование днепровского, запорожского казачества, но оно формировалось за счет жителей Литовско-Русского государства. Приток населения на Дон был столь значительным, что уже к концу XVI в. части казаков пришлось перейти на р. Яик (Урал).

Население притерских владений России составляли терские казаки. Когда под давлением Турции московскому правительству пришлось вывести свои гарнизоны из терских крепостей, их место сразу же заняли казаки — «безгосударные люди», по тогдашнему определению, и исчез повод для претензий со стороны Турции.

В первой половине XVII в. территория нынешней Южной России была разделена на территории, фактически или формально подвластные Московскому государству (Восточное Предкавказье и бассейн Дона) и крымские (фактически — турецкие) владения, причем в первой трети XVII столетия их сосуществование было достаточно мирным. Крым и Турция не видели для себя угрозы в Московском царстве, пережившем в начале XVII в. один из самых разрушительных периодов своей истории — Смутное время.

Терский городок этого времени был одним из главных торговых городов на побережье Каспийского моря, поселения терских казаков чередовались с населенными пунктами местных племен.

Однако с середины XVII в. обстановка на Кавказе резко осложняется. Турция, озабоченная продвижением линий московских крепостей к югу и укреплением казачества (в 1637 г. казаки взяли Азов, одну из сильнейших турецких крепостей, и пытались передать его под власть царей), начинает поднимать горские племена против русской власти.

Терскому казачеству пришлось отойти на левый берег Терека, и на несколько столетий река стала «военной границей» — левобережные земли были заселены казаками, а правобережные принадлежали горским племенам.

В годы советской власти эта историческая граница была разрушена, и часть исконно русских притерских земель передана в состав автономных республик Северного Кавказа (например, земли гребенских казаков, включенные в состав Чечено-Ингушской АССР, земли терского казачества, отошедшие к Дагестану).

В 1722 г. в ходе Персидского похода Петра I к России было присоединено все западное и южное побережье Каспийского моря. Терские казаки были переселены южнее, на р. Сулак, но после отказа Анны Иоанновны от петровских каспийских приобретений (1733 г.) возвратились на прежнее место.

Продвижение русской власти на Кавказ возобновилось во второй половине XVIII в. В верхнем течении Терека была построена русская крепость Моздок (современный город Моздок в Северной Осетии), и образовалась Терская линия крепостей: от истока до устья Терека. В 1783 г. к России отошли владения бывшего Крымского ханства, и для защиты новых российских территорий была сооружена новая Азово-Моздокская линия крепостей. С созданием этой линии сформировалась сплошная цепь русских укреплений от устья Терека до устья Дона, и власть России на Северном Кавказе установилась крепко и на века.

В том же 1783 г. кахетинский царь Ираклий завещал свое царство России. Для связи России и Грузии (окончательно вхождение Грузии в состав империи произошло в 1801 г.) была выстроена Военно-Грузинская дорога и при ней крепость Владикавказ (нынешняя столица Северной Осетии).

К XVIII в. относится окончательное превращение казачества в «служилое сословие» и присоединение казачьих владений к территории собственно Российского государства, до этого владения казаков были по существу независимы от царской власти. Процесс превращения казаков из «вольных» людей в «служилых» начался еще в XVIII в., усилился при Петре I (так называемое восстание Кондрата

Булавина было попыткой донского казачества защитить свою вольность от царя) и завершено Екатериной II, когда была уничтожена автономия запорожского и уральского казачества (восстание Емельяна Пугачёва). Цари стали даровать казакам землю за обязанность пожизненной службы.

В 1791 г. Екатерина таким образом даровала казакам упраздненной ею Запорожской Сечи прикубанские земли. Казаки получили все права и привилегии, которые они имели в Запорожской Сечи за одним исключением — управлять ими стало правительство. Центром владений кубанских казаков стал город Екатеринодар (современный Краснодар), основанный в 1794 г. В отличие от терского казачества, расселившегося узкой полосой вдоль Терека (с одной стороны были горы, а с другой — безводные степи), кубанские казаки селились по всей дарованной им земле, основывая новые города и станицы.

В ходе русско-турецких и русско-персидских войн первой трети XIX в. в состав России отошел весь Северный Кавказ и Закавказье. Но закавказские владения были связаны с остальной территорией империи всего двумя путями — через Дербентские Ворота (вдоль побережья Каспийского моря) и по Военно-Грузинской дороге. Землями, примыкавшими к этим путям, и ограничивалась власть России в горах Кавказа, на остальной территории властвовали местные племена.

Этим обстоятельством воспользовалась Турция, которая после поражения в войне 1828–1829 гг. решила изменить стратегию и действовать против России с помощью горских племен. В 1829 г. началась одна из самых долгих войн в истории нашей страны — Кавказская война. К середине века стало окончательно ясно, что в Кавказской войне горцы терпят поражение, и в эту войну вмешалась сама Турция, а за ней и западноевропейские державы. Крымская война, конечно же, не была прямым продолжением Кавказской, но их взаимосвязь очевидна. В Крымской войне 1853–1856 гг. Россия потерпела поражение, но победа над ней стоила Турции и ее союзникам очень больших жертв, и дальнейшее их вмешательство в Кавказскую войну на стороне горских племен стало невозможным.

В 1859 г. произошло решающее сражение Кавказской войны при ауле Гуниб. Силы горцев в этом сражении были разгромлены. Но локальные стычки продолжались до 1864 г. В западной части Кавказа значительная часть горского населения переселилась в пределы Османской империи, а в восточной осталась в пределах России.

Когда исчезла непосредственная военная опасность (закончилась Кавказская война), казачество стало наследственным сословием. В ка-

заки нельзя было вступить, казаком можно было только родиться. Казачество стало резко отделять себя от остального русского народа.

Однако как на Дону, так и на Кубани чрезвычайно быстро росла численность населения, которое пополнялось в основном за счет притока крестьян-переселенцев. Эти крестьяне не принимались более в число казаков, как это было в XVII–XVIII вв., а приобретали статус «иногородних» (официальное название неказачьего населения казачьих территорий).

Кавказская война задержала хозяйственное освоение Южной России — все ее развитие определялось военными потребностями. Бурный экономический рост здесь начинается с середины XIX в. Район Дона и Кубани становится одним из главных производителей сельскохозяйственной продукции России.

Более быстрыми темпами развивалось хозяйство области войска Донского, что было связано с транспортной доступностью территории. Хлеб сплавлялся по Дону к Ростову-на-Дону, где перегружался на морские суда и вывозился за границу. Через Ростовский порт доставлялся хлеб и из Южного Поволжья, перевезенный из бассейна Волги в бассейн Дона по железной дороге Царицын — Калач (Волго-Донская дорога, построенная в 1862 г. и ставшая одной из первых железных дорог России).

Ростов становится организующим центром всей Южной России. От города расходились железные дороги, связывавшие его с Центральным районом (на Москву через Курск), югом современной Украины, Поволжьем (дорога на Царицын) и Закавказьем (Ростов — Баку через Владикавказ). Таким образом, в городе сходились потоки хлебных грузов, нефти и нефтепродуктов, каменного угля и железной руды. Экономическое значение и численность населения Ростова-на-Дону росли в конце прошлого — начале нынешнего столетия чрезвычайно быстрыми темпами.

Более медленный экономический рост Кубани определялся отсутствием удобных путей, связывающих эту территорию с морским побережьем. Кубань менее пригодна для судоходства, чем Дон, ее устье — это заболоченная территория (плавни), где русло меняется ежегодно. Построить здесь крупный порт невозможно, поэтому хлеб Кубани вывозился через Ростов (это стало возможным после строительства железной дороги от Ростова к Владикавказу).

От Черноморского побережья Кубанский земледельческий район отделяют хребты Кавказа, и до строительства железной дороги к Новороссийску (1888 г.) черноморское побережье вообще не было свя-

зано с бассейном Кубани, сообщение с ним осуществлялось исключительно морским путем.

Наименее развитой была восточная часть региона (бассейн Терека), где основным направлением хозяйственной деятельности продолжало оставаться кочевое скотоводство, земледелие имело меньшее значение.

Наряду с сельскохозяйственным освоением происходило и промышленное развитие Южной России. В Ростове-на-Дону строились промышленные предприятия, призванные обеспечивать его функции центра аграрного района (предприятия сельскохозяйственного машиностроения) и транспортного центра (железнодорожные мастерские, судостроительные и судоремонтные предприятия). Промышленному развитию Ростова-на-Дону и области войска Донского в целом способствовала близость к Донецкому каменноугольному бассейну, часть месторождений которого находилась в пределах этой области, и Криворожскому железорудному бассейну.

Близость к источникам каменного угля и железной руды привела к развитию металлургического производства, а также материалоемких отраслей машиностроения.

В Новороссийске в 1880-е гг. начала развиваться цементная промышленность, опиравшаяся на местные источники сырья и до настоящего времени остающаяся главной отраслью специализации промышленности города.

В районе Грозного и Майкопа были открыты месторождения нефти (промышленное освоение Грозненского нефтеносного района началось в 1893 г., Майкопского — в 1909 г.), в горах Кавказа — месторождения руд цветных металлов. Начинается (1902 г.) рекреационное освоение Черноморского побережья Кавказа.

В административном отношении Северный Кавказ (за исключением области войска Донского и Ставропольской губернии) входил в состав Кавказского наместничества (это было единственное наместничество в Российской империи). В пределах Северного Кавказа к Кавказскому наместничеству принадлежали Кубанская область с центром в Екатеринодаре (бассейн Кубани), Черноморская губерния (ныне — Черноморское побережье Краснодарского края) с центром в Новороссийске, Терская область с центром во Владикавказе (бассейн Терека) и Дагестанская область с центром в городе Темир-Хан-Шура (нынешнее название этого города — Буйнакс).

Политико-административная система Северного Кавказа коренным образом трансформируется в послереволюционные годы. Вместо Дагестанской и Терской областей провозглашаются Дагестанская и

Горская автономные республики. Автономия горцам была «дарована» в ответ на поддержку ими советской власти, уничтожившей традиционного врага горских племен — казачество, активно сопротивлявшегося этой власти. Следует отметить, что в восточной части Северного Кавказа, невзирая на то что она вошла в состав России на два века раньше, чем западная часть, русское население никогда не составляло большинства.

Дагестанская республика существует до настоящего времени, правда, в несколько иных границах, а Горская АССР начала распадаться почти сразу же после ее образования, и уже к середине 1920-х гг. вся ее территория была разделена между автономными областями, послужившими основой для нынешних республик Северного Кавказа.

В 1921 г. была проведена корректировка границы между РСФСР и Украинской ССР, в ходе которой в состав России было передано восточное крыло Донбасса. В ходе административной реформы 1920-х гг. («реформы Госплана») вся территория Северного Кавказа, включая автономные области и Дагестан, была включена в состав единой административной единицы — Северо-Кавказского края, в начале 1930-х гг. разделенного на два края: Азово-Черноморский и Северо-Кавказский. Азово-Черноморский край впоследствии был разделен на Ростовскую область, Краснодарский край и нынешний Ставропольский край (часть его территории отошла из состава Северо-Кавказского края). Северо-Кавказский край был упразднен в 1936 г., когда после принятия «Сталинской конституции» автономные области, образовавшиеся на территории бывшей Горской АССР, были преобразованы в автономные республики.

Наряду с административными изменениями происходила и реорганизация территориальной структуры хозяйства Южной России. Чрезвычайно быстрыми темпами шла индустриализация Восточного Предкавказья, связанная с освоением нефтеносных месторождений в районе Грозного. Грозненский район в середине 1930-х гг. занимал второе место по масштабам нефтедобычи в СССР, уступая лишь Баку, но уступая весьма значительно: на долю азербайджанских месторождений приходилось перед войной 74% нефтедобычи СССР, а месторождений Чечено-Ингушской АССР — 17%. Начинается строительство нефтепроводов, связавших районы нефтедобычи и нефтепереработки.

В Северной Осетии наращивалась добыча полиметаллических руд, а в городе Орджоникидзе (Владикавказ) был построен завод «Электроцинк». Энергетической основой для развития промышленности служили электростанции, наиболее мощными из которых стали

Баксанская ГЭС в Кабардино-Балкарии и Сулакская ГЭС в Дагестане. Строились и другие ГЭС и ТЭС. Наряду с нефтяной промышленностью и цветной металлургией, развивались машиностроение (выпускавшее в основном оборудование для нефтедобычи) и легкая промышленность.

В западной части Южной России преобразования территориальной структуры хозяйства в межвоенное время были менее масштабными, чем в восточной. Здесь преобладающее развитие получили те же отрасли, которые успешно развивались и до революции (угледобывающая промышленность, сельскохозяйственное и тяжелое машиностроение, сельское хозяйство и пищевая промышленность). К новым отраслям промышленности, возникшим здесь в межвоенное время, относится транспортное машиностроение (Новочеркасский паровозостроительный, ныне электровозостроительный завод). Быстрыми темпами развивалась нефтедобывающая промышленность Адыгей (Майкопский нефтеносный район), в Краснодаре был построен нефтеперерабатывающий завод. Резко растет рекреационный потенциал района. Этот рост определялся как строительством новых городов-курортов (Сочи, Анапа и др.), так и бурным развитием района Кавказских Минеральных Вод. Но основной отраслью специализации хозяйства территории продолжали оставаться сельское хозяйство и пищевая промышленность.

В годы ВОВ существенно изменяется политико-административное устройство Южной России. В связи с выселением ряда народов в 1944 г. упраздняется несколько автономных образований Северного Кавказа. На месте Чечено-Ингушской АССР была образована Грозненская область, в которую вошли бывшая территория ЧИАССР и восток Ставропольского края. Кабардино-Балкарская АССР стала Кабардинской. После упразднения Карачаевской АО часть ее территории передали в состав Грузии, границы которой впервые за всю ее историю перенесли за Большой Кавказ. Чеченцы, ингуши, балкарцы и карачаевцы были переселены в Среднюю Азию и Казахстан. В 1956–1957 гг. все автономные республики и области, упраздненные или «сокращенные» в годы войны, были восстановлены, но их границы по сравнению с довоенными стали несколько другими.

В годы ВОВ была построена железная дорога Адлер — Цхакая вдоль побережья Черного моря, связавшая запад Южной России с Закавказьем. До этого Северный Кавказ и Закавказье сообщались лишь по железной дороге Владикавказ (Орджоникидзе) — Баку.

В первые послевоенные годы в Южной России начинается развитие новой отрасли промышленности — газодобывающей, предприятия которой создаются преимущественно в пределах Ставропольского края, где газодобыча началась в мае 1946 г. На базе местных месторождений углеводородного сырья в Южной России после ВОВ начинается бурное развитие химической промышленности, ориентирующейся как на внутреннего потребителя (Невинномысск, Грозный), так и на внешнего (Туапсе). Грозный становится центром системы нефтепроводов всего Северного Кавказа.

На протяжении 1950-х — 1970-х гг. развивается машиностроение, создаются предприятия военно-промышленного комплекса (Таганрог, Ростов-на-Дону) и предприятия тяжёлого машиностроения (завод «Атоммаш» в новом городе Волгодонске). Совершенствуется транспортная система региона, строятся новые водные пути (Волго-Донской канал, 1950–1952 гг.), автомобильные дороги, нефте- и газопроводы.

Развивается агропромышленный комплекс. Южная Россия сохраняет свои позиции ведущего производителя сельскохозяйственной продукции (особенно земледельческой) в СССР и России. Проводятся ирригационные работы, строятся водохранилища и ирригационные системы. В результате возрастают объёмы сельскохозяйственного производства, внедряются новые сельскохозяйственные культуры (Кубань — самый северный «рисовый» район мира). Совершенствуется рекреационное освоение региона: формируются новые туристско-рекреационные районы в центральной части Северного Кавказа (горный и горнолыжный туризм) и на побережье Каспийского моря.

Но одновременно нарастают негативные тенденции в развитии Южной России. Темпы роста численности населения все более и более превышают темпы нарастания социально-экономического потенциала региона. Явственным становится аграрное перенаселение, усиливается безработица. Население, вытесняемое из сельскохозяйственного производства, не может найти себе применение в пределах региона: новые промышленные предприятия создаются в Южной России медленнее, чем в ее Северной или Азиатской частях. Попытки снижения «демографического пресса» за счет переселения избыточной рабочей силы в обезлюдевшие области Северной и частично Центральной России положительного результата не имели.

Исчерпываются запасы полезных ископаемых. Практически сходит на нет добыча полиметаллических руд в Северной Осетии, и цветная металлургия республики начинает переработку руд Дальнегорского месторождения в Приморском крае (доставка ее в Орджони-

кидзе осуществляется морским путем). Снижаются объемы нефтедобычи в Чечено-Ингушетии и Адыгее, бывшие нефтедобывающие районы начинают специализироваться в основном на нефтепереработке.

Положение с избыточной рабочей силой на «горском» Северном Кавказе становится еще более тяжелым, чем в «русской» части региона, что объясняется сохранившейся до настоящего времени родоплеменной структурой общества. Если представители какого-либо народа (клана) приходили к власти в республике или автономной области, то его представители занимали все «престижные» или «денежные» места, а всем остальным почти ничего не доставалось.

Но это положение частично разрешается за счет ухода значительной части населения в полузапрещенные сферы деятельности — рыночную торговлю и «шабашничество». Первоначально за пределы своих республик выселялись лишь под давлением «демографического пресса», но со временем, когда выяснилось, что новые направления деятельности дают доход гораздо больший, чем те, что представлены в республиканских пределах, отток населения стал массовым. Аналог этому в истории России есть — «отхожие промыслы», бывшие основным занятием населения многих губерний Европейской России до революции.

Развитие традиционных для Северного Кавказа отраслей (АПК и добывающей промышленности) уже исчерпало себя. Увеличивать производство продукции этих отраслей здесь невозможно, АПК уже давно достиг предела своих возможностей, а объемы добычи полезных ископаемых сокращаются уже с 1960-х гг. Экономический рост возможен лишь за счет строительства здесь предприятий новых отраслей. Развитие хозяйства сдерживается и еще двумя факторами: низким образовательным уровнем населения, свойственным как «русскому» Северному Кавказу, так и «горскому», и постоянно тревожным политическим состоянием этих территорий.

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Республика Адыгея

Площадь республики 7,8 тыс. км², население 440,4 тыс. чел., в том числе городское 224,7 тыс. чел., сельское 215,7 тыс. чел. Столица — Майкоп. Современное название — с 1992 г.

Адыгейская автономная область была образована в 1922 г., входила в состав Северо-Кавказского, Азово-Черноморского и Крас-

нодарского краев (последовательно), с 1991 г. — республика в составе Российской Федерации. Столица (центр) — Майкоп (с 1936 г., до этого административным центром Адыгеи был Краснодар, в составе автономной области не входивший).

Хозяйственное освоение территории нынешней Адыгеи началась во второй половине XIX в. Окончание Кавказской войны положило начало сельскохозяйственному освоению этой территории. В начале XX в. началось формирование Майкопского нефтепромыслового района. Особенно большое значение нефтедобыча в Адыгее имела в межвоенное время и в первые послевоенные годы, но затем ее объемы стали сокращаться, и к настоящему времени сошли на нет.

Основные отрасли хозяйства Адыгеи сегодня — сельское хозяйство и пищевая промышленность, гораздо меньшее значение имеют легкая промышленность и машиностроение. Основу транспортной сети республики составляет дорога Армавир — Туапсе, проходящая через северную часть Адыгеи, и отходящая от нее в Белореченске (Краснодарский край) дорога к Майкопу и далее на юг в глубинные районы республики вдоль долины р. Белая. Автомобильная дорога проходит через всю территорию Адыгеи, соединяя Майкоп с Сочи.

В пределах республики выделяются два экономико-географических района, отличающиеся уровнем хозяйственного освоения и основными направлениями хозяйственной деятельности: Прикубанский и Горный.

Большая часть экономического и социального потенциала Адыгеи сосредоточена в **Прикубанском районе**, хозяйственное освоение которого ничем не отличается от примыкающих территорий Краснодарского края (в сущности, и сам Прикубанский район Адыгеи представляет собой часть Кубанского района Краснодарского края, на которые ориентирована система его хозяйственных связей). В районе велась добыча нефти, сейчас — небольшая добыча природного газа. В настоящее время основная отрасль специализации сельского хозяйства района — растениеводство ряда направлений.

Майкоп (167 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 144 тыс. чел. без них, площадь 30 км²) — столица Адыгеи. Город основан в 1857 г. как русская крепость. Стал городом в 1870 г. Развивался как торговый, а впоследствии как административный, культурный, образовательный центр. Промышленное значение города невелико. Наиболее важные для хозяйства города отрасли базируются на местном сырье (пищевая и деревообрабатываю-

щая промышленность). Зона транспортного тяготения ограничивается пределами Адыгеев.

Горный район — территория, чрезвычайно слабо освоенная в хозяйственном отношении. Основная отрасль хозяйства — животноводство. Большое значение имеет туризм. Городов нет, путей сообщения очень мало, и они имеют исключительно местное значение. Основные отрасли экономики — лесозаготовка и туризм.

Республика Дагестан

Площадь 50,3 тыс. км², население 2 977,4 тыс. чел., в том числе городское 1 347,5 тыс. чел., сельское 1 629,9 тыс. чел. Столица — Махачкала. Дагестанская АССР образована в 1921 г., в нынешних границах существует с 1957 г. Современное название — с 1991 г.

Территория республики делится на три экономико-географических района: Махачкалинский, Кизлярский и Горный.

Большая часть населения и социально-экономического потенциала республики сосредоточена в пределах **Махачкалинского района**, вытянутого узкой полосой вдоль побережья Каспийского моря. Как и все остальные районы Дагестана, район специализируется главным образом на производстве продукции агропромышленного комплекса. Главные направления развития растениеводства в районе — садоводство и виноградарство. Специфичной для Северного Кавказа отраслью агропромышленного комплекса, представленной в районе, является рыбоперерабатывающая промышленность. Из отраслей промышленности для района имеет нефтепереработка, ориентированная по большей части на «внешние» источники сырья (Азербайджан, Казахстан). Нефтедобыча в Дагестане никогда не была значительной, а в настоящее время почти сошла на нет.

Через всю территорию района проходит железная дорога Ростов — Баку, а также дорога Астрахань — Баку. Невзирая на то что район выходит к побережью Каспийского моря, значение морского транспорта невелико.

Главный город района — **Махачкала** (712 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 578 тыс. чел. без них, площадь 500 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Город был основан как укрепление. С 1857 г. — город с названием Петровск-Порт. Развитие города в это время определялось главным образом его транспортно-географическим положением. Первоначально в Петровск-Порте осу-

существовала перегрузка бакинской нефти, направлявшейся в южные и юго-западные районы Европейской России, с морских судов на железнодорожную дорогу, а в начале XX в. через этот порт стала вывозиться грозненская нефть, поступающая в город по нефтепроводу. Были построены промышленные предприятия, обеспечивавшие функционирование железнодорожно-морского узла.

С провозглашением в 1921 г. Дагестанской АССР город становится ее столицей и переименовывается в Махачкалу (до войны название писалось через дефис — Махач-Кала). Город развивался в первую очередь как административный центр. Как транспортное, так и промышленное значение Махачкалы невелико. Однако город является центром притяжения для покидающего места традиционного проживания сельского населения Дагестана, в результате чего за последние двадцать лет численность населения столицы Дагестана выросла примерно в 1,5 раза. Занять это население в сущности нечем.

Промышленный город-спутник Махачкалы — **Каспийск** (104 тыс. чел.), основанный в 1932 г. Градообразующее предприятие Каспийска — завод «Дагдизель», который и в настоящее время является крупнейшим промышленным предприятием Дагестана. В городе есть также предприятия других отраслей машиностроения, легкой промышленности и строительных материалов.

Неподалеку от Махачкалы находится город **Буйнакск** (66 тыс. чел.), до революции именовавшийся Темир-Хан-Шура и бывший центром Дагестанской области. В пределах Махачкалинского района находится также город **Дербент** (120 тыс. чел.), древнейший город в пределах Российской Федерации. Нынешний Дербент существует с VI в. от Р. Х., был основан персами для защиты от нападений кочевников с севера.

Кизиларский район — степная часть республики. Большая часть района занята Ногайской степью. Основное направление специализации района, как и Дагестана в целом, — производство продукции агропромышленного комплекса, причем для северной части района характерна специализация на животноводческой, а для южной (дельта Терека и междуречье Терека и Сулака) — на растениеводческой продукции (виноградарство и садоводство, виноделие). В районе осуществляется незначительная добыча нефти и природного газа.

Основа транспортной сети района — железная дорога Астрахань — Грозный (в 1997 г. была построена спрямительная ветка Кизляр — Кизилюрт). Морской транспорт в районе не развит из-за заболоченности морского побережья и отсутствия естественных гаваней.

Наиболее крупный город — **Кизляр** (52 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 49 тыс. чел. без них). Город расположен при «выклинивании» дельты Терека. Это первый русский город на Кавказе (в районе современного Кизляра в 1567 г. была основана первая русская крепость — Терский городок). С основанием в 1735 г. крепости Кизляр началось сооружение регулярных линий русских крепостей, собственно и утвердивших власть России на Кавказе.

До передачи нынешней территории Северного Дагестана в состав республики Кизляр был преимущественно русским по населению городом, центром Терского казачества. С 1957 г., когда земли терского казачества были включены в состав Дагестана, этнический состав населения города стал чрезвычайно быстро меняться, и сейчас большинство его жителей — представители горских народов. Основная отрасль специализации города — виноделие.

Горный район — наиболее слабо освоенная в хозяйственном отношении часть республики. Единственная отрасль хозяйства — пастбищное животноводство (овцеводство). На территории района находится самая южная точка Российской Федерации — гора Базардюзю, на границе с Азербайджаном, и исторический аул Гуниб, неподалеку от которого в 1859 г. войска России разгромили основные силы имама Шамиля, а его самого пленили.

Городов на территории района нет, путей сообщения практически нет.

Республика Ингушетия

Площадь республики Ингушетия 3,6 тыс. км², население 413 тыс. чел., в том числе городское 158,0 тыс. чел., сельское 255,0 тыс. чел. Столица республики — Магас.

В 1924 г. на части территории бывшей Горской АССР была образована Ингушская автономная область, позднее объединенная с Чеченской автономной областью. С 1936 по 1991 г. существовала Чечено-Ингушская АССР (за исключением 1944–1957 гг.). В 1991 г. переименована в Чечено-Ингушскую Республику. В 1992 г. эта республика была разделена на две части — Чеченскую Республику и Республику Ингушетию. Это единственный случай раздела автономной республики на две части, произошедший с 1991 г.

Ингушетию — самая бедная из республик Северного Кавказа. Практически единственная отрасль хозяйства, представленная в рес-

публике, — сельское хозяйство, но значительная часть ее территории занята горами, непригодными для ведения какой бы то ни было хозяйственной деятельности, за исключением пастбищного животноводства. Ввиду незначительных размеров республики выделение на ее территории экономико-географических районов не имеет смысла.

Главный город Ингушетии — **Назрань** (93 тыс. чел., площадь 200 км²). В 1989 г. население Назрани составляло 18,2 тыс. чел. Столь резкий рост численности населения связан главным образом с притоком беженцев из Северной Осетии и Чечни. С момента своего образования в начале XIX в. Назрань представляла собой ингушское село, городов же в землях ингушей в это время не было вообще (в 1920-е гг., когда существовала Ингушская автономная область, город Владикавказ был общей столицей Северной Осетии и Ингушетии). Статус города Назрань приобрела в 1967 г. Это центр сельскохозяйственного района, с 1992 г. по 2002 г. — столица Республики Ингушетия. В 2002 г. столица была перенесена в специально построенный город *Магас* (население 2,5 тыс. чел., площадь 10 км²), расположенный поблизости от Назрани. Второй по численности населения после Назрани населенный пункт Ингушетии — станция **Орджоникидзевская** (быв. Слепцовская), которая является самым крупным сельским населенным пунктом России: в нем проживают 65 тыс. чел. Но рост численности населения этой станицы особенно быстро происходил в 1990-е гг. (примерно в 4 раза), и был связан с притоком населения из Чечни. В настоящее время в этой станице, как и во всех других станицах на территории Ингушетии и Чечни, русского населения почти не осталось.

Кабардино-Балкарская Республика

Площадь 12,5 тыс. км², население 859,8 тыс. чел., в том числе городское 468,3 тыс. чел., сельское 391,5 тыс. чел. Столица — Нальчик.

Кабардинская автономная область была образована в 1921 г., в 1922 г. преобразована в Кабардино-Балкарскую АО, которая в 1936 г. стала Кабардино-Балкарской АССР. Современное название — с 1991 г.

В Республике выделяются два экономико-географических района: Нальчикский и Тырныаузский.

Основная отрасль специализации **Нальчикского района** — агропромышленный комплекс, производящий и перерабатывающий в

основном растениеводческую продукцию (садоводство, виноградарство, зерноводство). Промышленных предприятий несельскохозяйственного профиля в Северном районе Кабардино-Балкарии практически нет, как нет и крупных городов.

Через территорию района проходят важные транспортные пути (железная и автомобильная дороги Ростов — Баку), но грузоформирующее значение района (и республики в целом) очень невелико.

Город *Нальчик* (266 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 240 тыс. чел. без них, площадь 150 км²) в начале XIX в. был русской крепостью. Приобретение им статуса города в 1921 г. связано с изменением административного положения (город стал центром Кабардинской АО). Рост города в предвоенные десятилетия определялся как его административным положением, так и с развитием производства легирующих металлов на территории Кабардино-Балкарии (первым промышленным предприятием города стал Гидрометаллургический завод). В послевоенные годы в городе были развернуты предприятия машиностроения и легкой промышленности. Он стал центром социальной сферы республики. В постсоветское время промышленность города, и до того не отличавшаяся высоким уровнем развития, практически рухнула. Одной из главных функций Нальчика является рекреационная, но поток отдыхающих в связи с общей нестабильностью в регионе крайне невелик. Второй по значимости город района — *Прохладный* (60 тыс. чел.), главный транспортный узел республики (Нальчик — тупиковая станция железной дороги).

Тырныаузский район специализируется на добыче вольфрамо-молибденовых руд и рекреационной деятельности. Основное месторождение руд легирующих металлов (вольфрама и молибдена) — Тырныаузское. В 1930-е гг. осваивалось Малкинское железорудное месторождение, на базе которого в республике предполагалось развернуть предприятия черной металлургии. Но эти планы так и не были осуществлены. Основное направление рекреационной деятельности — горный туризм, на юго-западе Кабардино-Балкарии находится самая высокая гора России и Европы в целом — Эльбрус (5642 м).

Наиболее крупный город — *Тырныауз* (21 тыс. чел.), градообразующим предприятием которого был вольфрамо-молибденовый комбинат, ныне бездействующий. Закрытие комбината привело к резкому снижению численности населения города.

Карачаево-Черкесская Республика

Площадь 14,3 тыс. км², население 478,5 тыс. чел., в том числе городское 202,5 тыс. чел., сельское 276,0 тыс. чел. Столица — Черкесск.

Карачаево-Черкесская автономная область (АО) была образована в 1922 г., в 1926 г. разделена на Карачаевскую АО и Черкесский национальный округ (позднее — автономную область). В 1957 г. восстановлена Карачаево-Черкесская АО в составе Ставропольского края. Сейчас республика входит в состав Российской Федерации.

Выделяются два экономико-географических района: Черкесский и Карачаевский.

Основные направления хозяйственной деятельности **Черкесского района** — производство продукции агропромышленного комплекса. В пределах этого района сосредоточена практически вся промышленность Карачаево-Черкесии. Это в основном предприятия пищевой промышленности. В послевоенные годы получила развитие химическая и нефтехимическая промышленность, работающая на местном сырье.

Главный город — **Черкесск** (121 тыс. чел.) был основан в 1807 г. как русская крепость Баталпашинск. В 1870-е гг. со строительством Военно-Сухумской дороги, связавшей Россию и Грузию и начинавшейся здесь, приобрел важное транспортное значение. Центр автономной области с момента ее образования, статус города получил в 1931 г. В 1930-е гг. неоднократно менял названия, современное носит с 1939 г. Основная функция города — административная. Промышленность города представлена небольшими предприятиями машиностроения и химической промышленности. В начале XXI в. создано автомобильное производство (сборка китайских автомобилей). Второй по значимости город района — **Усть-Джегута** (30 тыс. чел.), конечная станция тупиковой железной дороги, отходящей от магистрали Ростов — Баку в городе Невинномыске (Ставропольский край).

Карачаевский район — большая часть территории района — предгорья и горы Большого Кавказа. Важное значение для района имеет производство продукции агропромышленного комплекса (большая часть потребляется в пределах республики) и рекреационная деятельность (на территории района расположены два основных горнолыжных курорта России — Теберда и Домбай).

Главный город района — **Карачаевск** (42 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 24 тыс. чел. без

них). Город основан как административный центр Карачаевской автономной области в 1926 г. при впадении р. Теберда в Кубань. Статус города с названием Микоян-Шахар получил в 1929 г. В 1944–1957 гг. находился в составе Грузинской ССР с названием Клухори, в 1957 г. город с примыкающей к нему территорией возвращен в состав РСФСР и получил современное название. В 1930-е гг. город предполагалось связать железной дорогой с рельсовой сетью страны, но эта дорога так и не была построена. Второй по численности населения город района — *Теберда* (7,3 тыс. чел.; подчинена администрации города Карачаевска), горнолыжный курорт. В качестве горнолыжного курорта известен также пос. *Домбай* (0,7 тыс. чел.), также подчиненный администрации Карачаевска.

Республика Северная Осетия (Алания)

Площадь республики 8 тыс. км², население 712,9 тыс. чел., в том числе городское 454,5 тыс. чел., сельское 258,4 тыс. чел. Столица — Владикавказ.

Северо-Осетинская автономная область была образована в 1924 г., в 1936 г. преобразована в Северо-Осетинскую АССР, в 1990–1991 гг. — Северо-Осетинская ССР, нынешнее название с 1991 г.

Территория республики делится на три экономико-географических района: Владикавказский, Моздокский и Алагирский.

Отрасли специализации **Владикавказского района** — агропромышленный комплекс, цветная металлургия и машиностроение. Основу агропромышленного комплекса района составляет производство и переработка продукции растениеводства. Цветная металлургия — одна из старейших отраслей промышленности района и Северной Осетии в целом. Ее предприятия были построены с расчетом на переработку полиметаллических руд Садоновского месторождения, расположенного на юге республики, но это месторождение ныне практически выработано. Большая часть машиностроительных предприятий относится к электротехнической промышленности и была развернута в ходе новой волны индустриализации. В постсоветское время на территории района создано множество предприятий ликеро-водочной промышленности, что вывело Северную Осетию на лидирующие позиции в России по производству крепкого алкоголя, главным образом дешевой водки. В качестве сырья эти предприятия используют спирт, поставляемый главным образом из Турции.

Главный город района — столица республики *Владикавказ* (330 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администра-

ции города, 312 тыс. чел. без них). Город был основан в 1784 г. как крепость, контролировавшая Военно-Грузинскую дорогу (единственный путь, связывавший в это время Россию и Грузию). Статус города — с 1860 г. Развитие города во второй половине XIX — начале XX в. обеспечивалось за счет его административного положения: Владикавказ был центром Терской области. С образованием Северо-Осетинской АО город становится ее центром (одновременно и центром Ингушской АО). В 1931 г. был переименован в Орджоникидзе. В межвоенное время началась индустриализация города.

В 1944 г. город официально носил осетинское название — Дзуджикау (по-осетински он так называется и сейчас). В 1957 г. город вновь стал Орджоникидзе. В 1990 г. восстановлено название Владикавказ. В настоящее время город выполняет две основные функции: промышленного и административного центра.

Второй по значимости город района — *Беслан* (37 тыс. чел.). В настоящее время главная отрасль экономики города — производство алкогольных напитков.

Моздокский район — очень маленький по площади, включает в свой состав самые северные районы Северной Осетии. Единственное направление развития хозяйства района — производство продукции агропромышленного комплекса. Район находится несколько в стороне от магистральных путей сообщения, что отрицательно сказывается на его развитии.

Главный город района — *Моздок* (39 тыс. чел.), основанный как русская крепость в 1763 г. Крепость имела большое значение, будучи узловым пунктом системы обороны русских поселений в Восточном Предкавказье. В первой половине XIX в. Моздок по своему значению соперничал с Владикавказом, но железная дорога, соединившая Ростов и Владикавказ в 1875 г., обошла Моздок стороной, и город пришел в упадок. Сейчас единственная хозяйственная функция Моздока — центр сельскохозяйственного района. Большую известность город получил во время войн в Чечне, когда он являлся опорной базой российской армии.

Алагирский район специализируется на добыче руд цветных металлов, в его пределах располагаются две группы месторождений полиметаллических руд, разрабатывавшихся с XIX в.: Садонская и Алагирская. В Садоне находится горно-обогатительный комбинат. В настоящее время запасы обоих этих месторождений практически исчерпаны. Постепенно по уровню хозяйственного освоения Алагирский район Северной Осетии приближается к южным районам других республик Северного Кавказа, где основным направлением хозяйственной деятельности является отгонно-пастбищное овцеводство.

Из путей сообщения главным является Транс-Кавказская автомобильная дорога, соединяющая Россию с Грузией (в настоящее время — с Южной Осетией). Сооружение этой дороги предполагалось еще планом второй пятилетки, но построена она была лишь в середине 1980-х гг. Проектировалась и железная дорога в том же направлении, но эти планы реализованы не были.

Главный город района — *Алагир* (21 тыс. чел.), имеющий в основном административное значение.

Чеченская республика

Площадь 15,6 тыс. км², население 1 269,1 тыс. чел., в том числе городское 443,6 тыс. чел., сельское 825,5 тыс. чел. Столица — Грозный.

Чеченская автономная область была образована в 1922 г., после объединения с Ингушетией образовалась Чечено-Ингушская АО, в 1936 г. преобразованная в Чечено-Ингушскую АССР. В 1944 г. республика была упразднена и восстановлена в 1957 г.

В 1992 г. после раздела Чечено-Ингушетии на две республики, Чечню и Ингушетию, руководство Чечни объявило о выходе из состава Российской Федерации и образовании независимого государства (так называемой Чеченской республики Ичкерия). В 1994–1996 гг. в республике велись военные действия, закончившиеся поражением России. С 1996 по 2000 г. Чеченская республика лишь формально входила в состав России. В 1999 г. после вторжения боевых формирований этой республики в Дагестан военные действия были возобновлены, и в 2000 г. вся территория Чечни перешла под контроль вооруженных сил России. К 2009 г. власть в республике постепенно была передана в руки местной администрации.

Территория республики делится на три экономико-географических района: Грозненский (Центральный), Степной (Северный) и Горный (Южный). Отсутствие собственных названий для Степного и Горного районов объясняется тем, что для Чечни как ни для какого другого региона Северного Кавказа характерна моноцентричность. Практически вся жизнь республики сосредоточена в Грозном и его окрестностях, расположенных вдоль дороги Ростов — Баку. Ни к северу, ни к югу от Грозненского района столь крупных населенных пунктов, чтобы от их названий можно было произвести наименование экономико-географических районов, просто нет.

Наиболее освоенный в хозяйственном отношении район — **Грозненский (Центральный)**. В пределах этого района сосредоточены все нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие предприятия республики, причем на протяжении всех послевоенных десятилетий зна-

чение нефтедобычи в республике неуклонно снижалось, а нефтепереработки — увеличивалось. Помимо нефтедобычи и нефтепереработки, отраслью специализации хозяйства района является машиностроение, предназначенное для обеспечения функционирования предприятий этих отраслей. В целом можно утверждать, что Грозненский район Чечни — это наиболее освоенная в промышленном отношении часть «горского» Северного Кавказа.

Наряду с промышленностью, большое развитие в районе получило сельское хозяйство, преимущественно — растениеводство.

Через территорию района проходят железная и автомобильная дороги Ростов — Баку. Большое значение имели нефтепроводы. Грозный — центр нефтеперерабатывающей промышленности Северного Кавказа, и в силу этого он является узлом системы северокавказских нефтепроводов. Большая часть сырья для грозненских нефтеперерабатывающих предприятий поступала из-за пределов Чечни, куда и вывозилась практически вся готовая продукция.

Главный город района — **Грозный** (272 тыс. чел., в 1989 г. население города составляло 399,7 тыс. чел., площадь около 300 км²), столица Чечни. Город был основан как русская крепость в 1818 г., стал городом в 1870 г. Его развитие определялось освоением Грозненского нефтеносного района, начавшимся в первые годы XX в. и особенно активизировавшимся в межвоенное время. В начале столетия нефтепровод связал Грозный с Каспийским морем (на Петровск-Порт, современный город Махачкала), а в 1920-е гг. — с Черным морем (нефтепровод Грозный — Туансе). В городе активно развивалась нефтеперерабатывающая, а в послевоенные годы — и нефтехимическая промышленность. По уровню промышленного развития Грозный уступал на Северном Кавказе разве что Ростову-на-Дону.

Грозный был главным центром «нефтяной» научной мысли в России, здесь размещался единственный в нашей стране Нефтяной институт и несколько НИИ нефтяного направления. Боевые действия в ходе Первой и Второй Чеченских войн привели к тому, что город был разрушен, население либо бежало из города, либо было уничтожено. Численность населения восстанавливается главным образом за счет притока жителей из других частей Чеченской республики. До начала 1990-х гг. не-чеченское, в основном русское, население составляло примерно половину населения города. В настоящее время национальный состав населения города, как и вообще Чечни, стал практически однородным — чеченским. Город восстанавливается достаточно быстро, но какой будет его экономика в дальнейшем, предположить очень трудно. В нефтепереработке, нефтехимии и т. д. до

начала 1990-х гг. было занято преимущественно русское население. Ныне существующие предприятия Грозного в основном обеспечивают потребности самого города.

Другие крупные города района — *Урус-Мартан* (49 тыс. чел.) и *Гудермес* (46 тыс. чел.). Последний в годы Второй Чеченской войны выполнял функции столицы Чечни. В городе *Арзун* (30 тыс. чел.) на базе завода «Пищемаш» налажено сборочное производство автомобилей, в основном марки «ВАЗ».

Степной (Северный) район отличался от других районов республики по национальному составу: здесь значительную часть населения составляли русские, потомки гребенских казаков. Но после 1991 г. русское население здесь частично было уничтожено, частично изгнано, частично выехало за пределы республики, и в настоящее время здесь преобладают чеченцы.

Однако смена этнического состава населения слабо сказалась на специализации хозяйства и его территориальной организации. Основной экономики района по-прежнему остается сельское хозяйство.

Пути сообщения проходят по окраинам района (вдоль Терека), его периферийные части заселены достаточно слабо. Городов на территории района нет, главные населенные пункты — бывшие казачьи станицы, например, *Наурская* (9 тыс. чел.).

Горный (Южный) район — так же как все горные районы в северо-кавказских республиках, освоен наиболее слабо. В этой части республики всегда преобладало чеченское население. Единственная отрасль хозяйства — овцеводство. Городов и крупных населенных пунктов нет. Главные населенные пункты — аулы, например, *Итум-Кале* (1,5 тыс. чел.), *Шарой* (0,2 тыс. чел.) и др.

Краснодарский край

Площадь 75,5 тыс. км², население 5 225,8 тыс. чел., в том числе городское 2 764,8 тыс. чел., сельское 2 461,2 тыс. чел.

В Краснодарском крае выделяются следующие экономико-географические районы: Краснодарский (Кубанский), Ейский (Приазовский), Черноморский, Тихорецкий и Белореченский.

Краснодарский (Кубанский) район — большая часть Краснодарского края, включает в свой состав бассейн Кубани, за исключением территорий, примыкающих к истокам рек и относящихся к Белореченскому району, и устья Кубани (Таманский полуостров), относимого в состав Ейского района.

Основная отрасль специализации Кубанского района — производство продукции АПК. Главное его направление — производство и переработка продукции зерноводства. В пределах района сосредоточена большая часть посевных площадей зерновых культур Краснодарского края. В основном возделывается пшеница, кроме этого, некоторое значение для района имеет рисоводство. Значительная часть сельскохозяйственной продукции района приходится на долю садоводства и табаководства. Кроме этого, в районе развиты сахарная промышленность и производство растительного масла. Промышленные предприятия района, большая часть которых сосредоточена в Краснодаре, относятся к пищевой промышленности и перерабатывают в основном местное сырье.

Помимо пищевой промышленности, в Кубанском районе получила развитие нефтепереработка (нефтеперерабатывающий завод в Краснодаре, первоначально ориентированный на переработку майкопской нефти).

Машиностроительные предприятия района построены в основном в послевоенное время, в ходе новой индустриализации, и представлены предприятиями электротехнической промышленности и приборостроения. Кроме этого, в районе есть предприятия легкой промышленности (в частности, обувной), работающие главным образом на местном сырье.

Транспортная сеть района развита хорошо и имеет характер, близкий к ортогональному. Это объясняется чрезвычайно высокой степенью хозяйственного освоения территории. Большая часть существующих ныне путей сообщения строилась для вывоза сельскохозяйственной продукции Кубани к морским портам и в Европейскую Россию.

Главный город района — **Краснодар** (833 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 745 тыс. чел. без них, площадь 800 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации), до 1920 г. — Екатеринодар. Основан в 1794 г. по указу Екатерины II. До окончания Кавказской войны (1860-е гг.) основными функциями города были военная (крепость) и административная (управление землями кубанского казачества). Население города состояло исключительно из казаков, жителям других местностей России поселение в Кубанских землях, а соответственно и в Екатеринодаре, категорически запрещалось. С «замирением» Кавказа было разрешено приобретение земли на Кубани всем, кто был в состоянии ее купить.

Началось сельскохозяйственное освоение прикубанских территорий, развитие здесь товарного сельского хозяйства. Хозяйство, которое вели казаки раньше, было почти исключительно натуральным. Екатеринодар становится центром сельскохозяйственного района, одновременно продолжая исполнять административные функции (центр Кубанской области). Но его развитие серьезно сдерживалось неблагоприятным транспортно-географическим положением, кубанский хлеб получил возможность кратчайшего выхода к Черному морю лишь в 1888 г., со строительством железной дороги Екатеринодар — Новороссийск.

В начале прошлого столетия Екатеринодар приобрел еще одну функцию — он стал организующим центром формировавшегося в то время Майкопского нефтепромыслового района. С этим связано начало развития машиностроения и нефтеперерабатывающей промышленности, первые предприятия которых появились в городе в 1910-е гг. Нынешнее название город получил в 1920 г. после Гражданской войны. Сегодня стоит вопрос о его «обратном» переименовании.

В межвоенное время существенных изменений в отраслевой структуре хозяйства Краснодара не происходило. Он был лишен даже административных функций. В 1937 г. городу возвращается функция крупного административного центра, образуется Краснодарский край. В послевоенные годы особое внимание уделялось развитию машиностроения и химии органического синтеза. Некоторые машиностроительные предприятия Краснодара уникальны (так, в городе существует завод по производству рисоуборочных комбайнов). В советское время город рос достаточно медленно, поскольку основное внимание уделялось другим городам края (Новороссийску, Сочи). Но в постсоветские годы рост численности населения здесь ускорился в связи с притоком населения как из сельской местности Краснодарского края, так и из-за его пределов.

Ейский район — часть территории Краснодарского края, прилегающая к побережью Азовского моря. Основным направлением хозяйственной специализации района является производство продукции агропромышленного комплекса, но здесь значительное место принадлежит рыбной промышленности. Однако расцвет рыбного промысла на берегах Азовского моря остался далеко позади, он приходится на первую половину XX в. Упадок отрасли объясняется оскудением рыбных запасов Азовского моря.

Большое значение для развития района имеет животноводство, являющееся сейчас основной отраслью его аграрной специализации.

Из отраслей растениеводства преобладающее значение имеют садоводство и виноградарство.

Транспортная сеть района развита хорошо, ее основу составляет железная дорога от Краснодара на Ростов через Батайск и отходящие от нее ветки к Ейску и Приморско-Ахтарску, но в транспортно-географическом отношении район, в отличие от Кубанского района, единого целого не представляет.

Наиболее значимый город района — **Ейск** (97 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 88 тыс. чел. без них). Город основан в 1848 г., и главной его функцией было обеспечение хлебного экспорта из Восточного Приазовья. С развитием товарного сельского хозяйства в Прикубанье и строительством железной дороги от Тихорецкой к Новороссийску через Екатеринодар, Ейск быстро теряет торговое значение и становится центром рыбного промысла. Когда и этот промысел приходит в упадок, единственной функцией Ейска становится функция организующего центра сельскохозяйственного района. Большое и всевозрастающее значение имеет также рекреационная деятельность.

Черноморский район более полифункционален, чем Ейский. Агропромышленный комплекс Причерноморья, невзирая на чрезвычайно высокий уровень своего развития, имеет для района меньшее значение, чем для всех остальных районов Краснодарского края.



Рис. 11. Керченский пролив и коса Тузла. По проливу проходит граница России и Украины. Фото Е. Л. Евдокимовой, 2010

К основным отраслям специализации АПК Черноморского района относятся виноградарство, садоводство и возделывание субтропических культур (чая, цитрусовых). Виноградарство наиболее развито в северной части района. Основные массивы виноградников протянулись от Таманского полуострова до Геленджика (где виноградарство и виноделие развивается с 70-х гг. XIX в.), здесь же сосредоточены винодельческие заводы. Но виноградники возделываются и на более южных территориях района. В районе Новороссийска расположено первое в России предприятие по производству шампанских вин (ныне — комбинат «Абрау-Дюрсо»). Чай и цитрусовые возделываются в более южных частях района (Сочи, Туапсе), но их производство сейчас имеет в основном характер «туристского аттракциона».

Из отраслей промышленности для развития района наибольшее значение имеет нефтепереработка, предприятия которой расположены в Новороссийске и Туапсе, и промышленность строительных материалов (цементные заводы в Новороссийске).

Главную роль в развитии северной части района играет его транспортно-географическое положение, а южной — рекреационная деятельность. В пределах района располагаются крупнейшие российские черноморские порты — Новороссийск и Туапсе. В настоящее время основной предмет вывоза через оба эти порта — нефть и нефтепродукты. Если будут осуществлены проекты сооружения новых нефтепроводов на Северном Кавказе, то значение портов еще более возрастет.

Центром рекреационной деятельности района является город Сочи, в составе которого под общим названием объединено несколько курортных городов и поселков.

Главные города района — Сочи и Новороссийск.

Укрепленный пункт на месте современного города *Сочи* (население 421 тыс. чел., включая населенные пункты, подчиненные администрации города, без них 343 тыс. чел., площадь 3,5 тыс. км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Город построен в 1838 г. В 1864 г. было основано гражданское поселение, с 1874 по 1896 г. носившее название Даховский Посад. В 1896 г. в связи с образованием Черноморской губернии с центром в Новороссийске этот посад был включен в ее состав, получил статус города и название Сочи. С 1902 г. начинается развитие Сочи как курортного центра, особенно активизировавшееся в 1930-е гг. Город превратился в «главный курорт» Советского Союза, чем целиком и полностью (в отличие от Южного берега Крыма) обязан советской власти.

В 1961 г. границы Сочи были расширены. Сейчас Сочи — самый «длинный» город России. Входящие в его состав города и поселки протянулись полосой вдоль Черноморского побережья на 145 км, от границы с Абхазией до Туапсе. Официальная площадь города Сочи в 3 раза больше, чем площадь Москвы. По численности населения Сочи превосходит многие центры субъектов Федерации, но структура его хозяйства — моноотраслевая, рекреационная деятельность. Однако поток отдыхающих постоянно снижается в связи с конкуренцией с зарубежными курортами Турции, Египта, зарубежной Европы. Это приводит к проблемам в развитии города. Численность населения Сочи в последние годы снижается, в отличие от большинства крупных городов Южной России. В 2014 г. в Сочи должна пройти зимняя Олимпиада, что, возможно, позволит преодолеть негативные тенденции в развитии города.

Новороссийск (298 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, без них 242 тыс. чел.) был основан как крепость в составе Береговой Черноморской линии в 1838 г., современное название получил в 1839 г. С окончанием Кавказской войны надобность в крепости отпала, в 1860 г. Новороссийск был упразднен. Его восстановление в качестве города в 1866 г., а также дальнейшее развитие связано с хозяйственным освоением Кубани. С 1888 г., когда было закончено строительство железной дороги Екатеринодар — Новороссийск, начинается вывоз хлебных и других грузов через Новороссийск, а с 1896 г., когда был построен Новороссийский порт, город становится главным хлебозакспортным портом Восточного Причерноморья.

Практически одновременно с этим город превращается в центр промышленности строительных материалов, здесь начинается сооружение цементных заводов (первый из них был построен в 1882 г.). В 1896 г. город становится губерским центром: нынешнее черноморское побережье Краснодарского края было выделено в отдельную Черноморскую губернию, центром которой и был Новороссийск. Создание Черноморской губернии было вполне оправдано с экономико-географической точки зрения — экономические связи между черноморским побережьем и бассейном Кубани как тогда, так и сейчас являются достаточно слабыми. Губерния была упразднена в 1920 г. В межвоенное время и в первые послевоенные годы Новороссийск развивался достаточно медленно.

Его развитие ускоряется с середины 60-х гг. Это было связано (как и других морских портов нашей страны), с расширением участия СССР в международном разделении труда и соответственно ростом

внешней торговли. Благодаря морскому порту город является вполне благополучным и в настоящее время. Отрасль промышленной специализации города — производство цемента. Новороссийск является ведущим центром цементного производства в России.

Единственная отрасль специализации **Тихорецкого района** — производство продукции АПК. Агроклиматические условия этого района значительно менее благоприятны, чем Кубанского, соответственно меньше и разнообразие возделываемых культур. Здесь решающее значение имеет зерноводство, развитие которого началось со строительством железной дороги Ростов — Владикавказ и особенно усилилось в межвоенное время. На северо-востоке нынешнего Краснодарского края и юге Ростовской области в ходе коллективизации создавались зерноводческие колхозы и совхозы-гиганты. Позднее этот опыт был широко применен в ходе освоения целинных и залежных земель в Казахстане и Сибири. Промышленность района развита слабо, основа транспортной сети — железные и автомобильные дороги, соединяющие Ростов и Баку, а также Волгоград и Новороссийск.

Главный город района — **Тихорецк** (63 тыс. чел.), выросший из узловой железнодорожной станции, статус города — с 1926 г. Единственная его функция в настоящее время — центр сельскохозяйственного района. Основное население района — сельское, но сельские населенные пункты (станции) здесь очень большие. По численности населения они равны или превосходят многие малые города в других частях России. Например, численность населения расположенной в пределах района самой крупной станции Краснодарского края **Каневской** — 48 тыс. чел.

Большая часть территории **Белореченского района** занята горами предгорьями. В начале XX в. ведущей отраслью промышленности района становится нефтедобывающая промышленность (Майкопский нефтедобывающий район). Но уже в 1950-е — 1960-е гг. объемы добычи нефти резко снижаются и в качестве «компенсационных отраслей» развиваются лесная и пищевая промышленность. Первоначально они используют местное сырье — широколиственные горные леса Кавказа, фрукты и овощи Кубани, рыбу Азовского и Черного морей, но затем все большая доля сырья начинает доставляться из других регионов страны. Древесину везут из Сибири, сельскохозяйственное сырье — из других южных регионов, рыбу — с Балтийского моря. Поскольку кризис постсоветского времени сильнее всего ударил по тем регионам, экономика которых основывалась на коммуникациях, то социально-экономическая ситуация в Белореченском районе ныне более тяжелая, чем в других районах Краснодарского края.

Главный город района — **Белореченск** (60 тыс. чел.). Станица Белореченская была основана в 1862 г. Преобразована в город в 1958 г. Основные предприятия города относятся к агропромышленному комплексу и деревообрабатывающей промышленности.

Ставропольский край

Площадь 66,2 тыс. км², население 2 786,1 тыс. чел., в том числе городское 1 592,3 тыс. чел., сельское 1 193,8 тыс. чел.

В Ставропольском крае выделяются три экономико-географических района: Ставропольский, Кумский и Пятигорский.

Наибольшее значение для края в целом имеет **Ставропольский район**, в природном отношении ограниченный пределами Ставропольской возвышенности.

Этот район обладает наиболее благоприятными агроклиматическими ресурсами из всех районов края, и на него приходится основная часть производимой в Ставропольском крае продукции агропромышленного комплекса. Основу сельхозпродукции составляют зерновые (почти исключительно — пшеница) и технические культуры (подсолнечник). Соответственно главные отрасли пищевой промышленности — мукомольная и маслодельная, представленные в его пределах повсеместно.

К отраслям промышленной специализации района относятся также химическая промышленность, ориентированная на переработку местного сырья (нефти и природного газа), а также электроэнергетика (Невинномысск). В районе осуществляется добыча природного газа, начатая еще во второй половине 1940-х гг. Пик газодобычи на территории района, как и Ставропольского края вообще, приходится на 1960-е гг., затем ее как абсолютное, так и относительное значение быстро сокращается. К настоящему времени месторождения природного газа на территории Ставропольского края имеют исключительно местное значение.

В транспортно-географическом отношении район единого целого не представляет. Через его южную часть проходит трасса Ростов — Баку, а на север района ведет дорога от города Кропоткин Краснодарского края (железная дорога Ростов — Баку) на Элисту, от которой расходится несколько тупиковых веток (такой веткой соединен с рельсовой сетью страны и сам краевой центр — город Ставрополь).

Главный город — **Ставрополь** (398 тыс. чел., площадь 242 км², включая населенные пункты, подчиненные городской агломерации)

был основан как крепость в составе Азово-Моздокской линии в 1777 г. С присоединением к России прикубанских земель надобность в Ставрополе как крепости отпала, и в 1785 г. он получил статус обычного уездного города. Уже в начале XIX в. здесь начинается мирная жизнь.

В 1822 г. город становится центром Кавказской области, выполняя в основном торговые и военно-административные функции. Ставрополь находился в центре русских владений на Кавказе, поэтому отсюда осуществлялось управление всеми войсками и крепостями России на Северном Кавказе. С окончанием Кавказской войны торговое значение города благодаря его «центральному» положению еще более усиливается, и территория нынешнего края активно заселяется. Но на развитии Ставрополя негативно сказались два события: строительство железной дороги Ростов — Владикавказ, проложенной мимо города, а также сооружение Новороссийского порта и строительство ведущей к нему железной дороги. Со строительством порта в Новороссийске Кубань оказалась в более выгодном экономико-географическом положении, чем Ставрополье. Путь к морю кубанского хлеба оказался намного короче, чем ставропольского. В силу этого темпы развития города существенно замедлились.

Медленно развивался город и в межвоенные десятилетия. В 1935 г. он был переименован в Ворошиловск, а с 1937 г. стал центром новой административной единицы, образованной из частей бывших Азовско-Черноморского и Северо-Кавказского краев — Орджоникидзевского края. В 1943 г. город был назван Ставрополем, а край — Ставропольским. После ВОВ рос достаточно быстро, что было связано как с освоением месторождений углеводородного сырья в пределах края, так и с новой волной индустриализации. Сейчас основные отрасли специализации хозяйства города, наряду с пищевой промышленностью, — машиностроение и химическая промышленность.

Второй по значимости город района — **Невинномысск** (118 тыс. чел.). Невинномысский редут был построен в 1778 г. В 1825 г. редут преобразован в станицу. В 1939 г. в связи со строительством Невинномысского оросительного канала станица была преобразована в город. В 1950-е гг. в городе стали создаваться химические предприятия, использующие местное сырье (природный газ). Город является также одним из основных транспортных узлов Ставрополья. Можно утверждать, что по экономическому значению Невинномысск превосходит краевой центр.

Значительная часть территории **Кумского района** занята сухими степями. Основная отрасль аграрной специализации района — жи-

вотноводство (тонкорунное овцеводство). Кумский район и край в целом — ведущий производитель шерсти в России. Специализация на животноводстве объясняется природными условиями района. Идущие с запада, от Черного моря, влажные воздушные массы «перехватываются» Ставропольской возвышенностью, а влияние Каспийского моря в условиях господствующего «западного переноса» крайне слабое.

Отрасль промышленной специализации района — добыча нефти, которая по нефтепроводу доставлялась в Грозный, где и перерабатывалась. Сейчас развитие нефтедобычи на северо-востоке Ставропольского края (так же как и в примыкающих районах Дагестана) сталкивается с серьезными проблемами, связанными как с истощением запасов, так и со сложностями сбыта.

Основу транспортной сети района составляет тукиновская железнодорожная ветка Георгиевск — Буденновск — Светлоград. В целом система путей сообщения района имеет линейный характер.

Наиболее крупный город на территории района — *Георгиевск* (72 тыс. чел.). Основан в 1777 г. как крепость Св. Георгия, отсюда название современного города. Известен в истории как место подписания Георгиевского трактата, согласно которому Восточная Грузия переходила под власть России. Город — с 1822 г. С этого времени и по сей день основная функция — организующий центр сельскохозяйственного района. Промышленные предприятия невелики по размерам и большого значения не имеют. Второй по значимости город с примерно такой же историей и функциями — *Буденновск* (64 тыс. чел.).

Пятигорский район отличается от остальных экономико-географических районов Ставропольского края. Основная отрасль специализации его хозяйства — рекреационная деятельность. Это район Кавказских Минеральных вод.

Первоначальное освоение нынешнего района Кавказских Минеральных Вод, так же как и других территорий Северного Кавказа, было связано со строительством крепостей. Крепости района горы Бештау были узловыми пунктами линий крепостей, строившихся во второй половине XVIII в. Здесь направление этих линий менялось с субмеридионального в Западном Предкавказье на широтное в Восточном Предкавказье.

Почти одновременно со строительством крепостей происходило и «рекреационное» освоение этой территории: использование целебных минеральных вод. Строительство курортов на этой территории началось уже в первые годы XIX в., а их расцвет пришелся на первую половину того же столетия — период Кавказской войны. В это время район Пятигорска был базой отдыха для русских офицеров, сражав-

шихся на Кавказе. Во второй половине XIX в. рекреационное значение района несколько снизилось и восстановилось лишь в конце столетия, когда сюда была проведена железная дорога. Курорты района активно развивались как в межвоенное время, так и в послевоенные годы. Однако в последнее десятилетие они, как и все курорты России, переживают период упадка.

Район отличается от других районов Ставропольского края и направлением аграрной специализации: основным направлением развития сельского хозяйства здесь является садоводство. Главная отрасль промышленной специализации — производство продукции пищевой промышленности.

Транспортная сеть района высоко развита и имеет ортогональный характер. Все главные города района соединены между собой как автомобильными, так и железными дорогами, причем электрификация железных дорог в районе Кавказских Минеральных вод началась еще в 1930-е гг.

Наиболее значимый город района — *Пятигорск* (211 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 142 тыс. чел. без них). Его развитие целиком и полностью определялось и определяется рекреационным освоением территории района. В 1803 г. был создан курорт Горячие Воды, в 1830 г. получивший статус города и название Пятигорск. Сегодня город представляет собой организующий центр курортного района Кавказских Минеральных вод и иного хозяйственного значения практически не имеет. С 2010 г. является центром Северо-Кавказского федерального округа. Другие города района (*Кисловодск*, 135 тыс. чел., *Ессентуки*, 101 тыс. чел., *Железноводск*, 53 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 24 тыс. чел. без них), также специализируются на рекреационной деятельности.

Ростовская область

Площадь 101 тыс. км², население 4 279,2 тыс. чел., в том числе городское 2 876,0 тыс. чел., сельское 1 403,2 тыс. чел. Центр — Ростов-на-Дону.

На территории Ростовской области выделяются четыре экономико-географических района: Ростовский, Сальский, Шахтинский и Миллеровский.

Большая часть населения и социально-экономического потенциала Ростовской области сосредоточена в пределах **Ростовского райо-**

на, включающего в свой состав территории, примыкающие к нижнему течению Дона и побережью Азовского моря. В отличие от всех других экономико-географических районов, слагающих Южную Россию, этот район представляет собой индустриальный регион, специализируясь главным образом на производстве продукции машиностроения. Подавляющее большинство населения района — городские жители, что для Южной России совершенно нехарактерно.

Промышленное развитие Ростовского района началось во второй половине XIX в., когда Ростов-на-Дону стал главным хлебозернопортным портом Азовского моря. Первые предприятия города обеспечивали функционирование морского порта и железных дорог.

Ускорение хозяйственного освоения бассейна р. Дон, происходящей на вторую половину XIX в. в сочетании с выгодным транспортно-географическим положением Ростова и примыкающих к нему небольших городов (Таганрога и др.) привело к тому, что эти города стали центрами сельскохозяйственного машиностроения. Ростовские машиностроительные предприятия этого периода действовали так же, как петербургские, т. е. собирали готовые изделия из деталей, поступавших из-за границы, а готовую продукцию отправляли в глубь России. Близость к каменному углю и железной руде современной Южной Украины привела к созданию металлургических предприятий, некоторые из которых действуют до сих пор.

Особенно быстро развивалась промышленность Ростовского района в межвоенное время, когда его предприятия стали «материальной базой» развернувшейся коллективизации. В послевоенное время в районе значительное развитие получили новые отрасли машиностроения, в том числе и относящиеся к военно-промышленному комплексу. Пищевая промышленность Ростовского района, имея чрезвычайно высокий уровень развития, существенного значения для его хозяйства не имеет. То же относится и к агропромышленному комплексу в целом.

Транспортная сеть района имеет радиальный характер: все магистральные пути сообщения расходятся от Ростова-на-Дону, причем город представляет собой важнейший транспортный узел сразу двух государств — России и Украины. На Украине аналогичную функцию выполняет Харьков.

Сходство транспортно-географического положения Ростова-на-Дону и Харькова определяло и сходство их промышленного развития. Машиностроение как Ростова, так и Харькова первоначально развивалось на основе донецкого угля и железной руды Криворожья, по

харьковские предприятия снабжали своей продукцией Причерноморье, а ростовские — Приазовье и Кубань.

Значение Ростова как морского порта в настоящее время невелико в силу сложных навигационных условий Азовского моря.

Главные города района — Ростов-на-Дону, Таганрог, Новочеркасск.

Ростов-на-Дону (1 090 тыс. чел., площадь 349 км²) был основан в 1761 г. как крепость Св. Дмитрия Ростовского (отсюда — название города). В 1794 г. крепость, контролировавшая устье Дона, в связи с утратой военного значения была преобразована в город Ростов-на-Дону.

Транспортно-географическое положение города при устье Дона определило его развитие как торгового центра. Его население к концу XIX в. достигло 120 тыс. чел., в середине того же века в городе насчитывалось лишь несколько тысяч жителей. Ростов-на-Дону в конце XIX — начале XX в. становится «столицей» всей Южной России, и это значение сохраняется за ним до настоящего времени.

Центральное положение Ростова-на-Дону было юридически закреплено в 1924 г., когда город стал центром громадного Северо-Кавказского края, включавшего в свой состав весь Северный Кавказ. В 1933 г. город стал центром Азово-Черноморского края (запад Северного Кавказа). Большая часть капиталовложений, направлявшихся в годы первых пятилеток на развитие Северного Кавказа, была предназначена Ростову-на-Дону. Эти средства шли в основном на строительство новых промышленных предприятий и реконструкцию старых, но индустриальное развитие города имело в значительной степени «компенсационный» характер, так как в это время резко снизилось его значение как торгового центра. В городе формируются новые отрасли промышленности (в частности, химическая). С упразднением в 1937 г. Азово-Черноморского края Ростов становится центром Ростовской области, границы которой с того времени изменялись очень слабо.

Важную роль в развитии города сыграло сооружение Волго-Донского судоходного канала, по которому к Ростову-на-Дону стало поступать сырье из бассейна Волги, что способствовало ускоренному развитию многих отраслей промышленности, а также некоторому усилению значения города как морского порта. Новая индустриализация затронула город, насыщенный предприятиями старых отраслей, слабее, чем другие города Южной России. В постсоветское время объемы производства старых отраслей, например комбайностроения,

резко снизились, но при этом в городе возникли предприятия новых отраслей, например автомобилестроения.

Крепость в районе нынешнего **Таганрога** (258 тыс. чел., площадь 80 км²) основана в 1698 г., разрушена в 1712 г. В 1775 г. на том же месте был построен нынешний город Таганрог. Основной функцией города была торговая: он был одним из крупнейших портов на побережье Азовского моря. К концу XIX в. с развитием Ростова-на-Дону торговое значение Таганрога несколько сокращается; город начинает развиваться как промышленный центр. Основной фактор, определявший формирование промышленных предприятий Таганрога — сырьевой (близость к Южной металлургической базе), поэтому в городе возникали главным образом материалоемкие производства (например, котельный завод). Предприятия старых отраслей определяют промышленную специализацию города и в настоящее время. Таганрог — один из авиастроительных центров России. В постсоветское время здесь, так же как и в Ростове-на-Дону, было создано автомобилестроительное производство.

Третий по значимости город района — **Новочеркасск** (169 тыс. чел., площадь 128 км²), до революции бывший центром области войска Донского. Гражданская война, в ходе которой донское казачество в основном поддержало белых, и последующее «расказачивание» вместе с переносом административного центра в Ростов-на-Дону резко снизило значение Новочеркасска. Ныне в экономическом отношении это вполне обычный промышленный город, главное предприятие которого — локомотивостроительный завод.

Сальский район по истории хозяйственного освоения несомненно с большинством территорий Южной России. Освоение сухих Сальских степей началось лишь в XIX в. До прихода поселенцев из Центральной России здесь практически никто не жил — ни казаки, ни представители кавказских народов. Поэтому возникавшие в этих краях населенные пункты были изначально хуторами, селами и деревнями, а не станицами или крепостями.

Район специализируется на производстве растениеводческой продукции (зерновое хозяйство), и предприятия мукомольной промышленности представлены здесь практически повсеместно.

Однако для Сальского района Ростовской области промышленность имеет большее значение, чем для Тихорецкого района Краснодарского края. Ведущая отрасль промышленной специализации Сальского района — тяжелое машиностроение (производство оборудования для атомных электростанций, завод «Атоммаш» в город Волго-донск). Кроме этого, на территории района есть предприятия химиче-

ской промышленности и машиностроения. Район должен был стать ведущим производителем электроэнергии в Южной России, но построенная здесь Ростовская АЭС так и не была введена в строй.

Транспортная сеть района развита достаточно хорошо, через его территорию проходит железная дорога Волгоград — Новороссийск и отходящие от нее на запад соединительные ветки.

Наиболее крупный город на территории района — **Волгодонск** (170 тыс. чел.), образованный в 1950 г. Основание его связано со строительством Волго-Донского водного пути (город расположен у начала Цимлянского водохранилища). Выгодное экономико-географическое положение города (у источника энергии — ГЭС, при пересечении нескольких транспортных путей и неподалеку от сырьевых баз, КМА и юга Украины) привело к тому, что поселок строителей Цимлянского моря (или, что вернее, центр системы лагерей) бы преобразован в центр тяжелого машиностроения. В городе существуют также предприятия химической промышленности, ориентированные на переработку поволжского сырья. В 2002 г. введена в строй расположенная в городе Ростовская атомная электростанция, строительство которой было начато еще в советское время.

Второй по значимости город — **Сальск** (61 тыс. чел.), выросший из двух населенных пунктов — с. Воронцово и ст. Торговая. Город — с 1926 г. На протяжении всей своей истории выполняет функцию центра сельскохозяйственного района.

Шахтинский район по структуре экономики коренным образом отличается от остальных районов Южной России. Главная отрасль промышленности этого района — угледобыча. В Шахтинском районе доля городских жителей еще выше, чем в Ростовском районе.

Шахтинский район — восточное крыло Донбасса, и основные проблемы его развития те же, что и в украинской части Донецкого бассейна. Себестоимость добываемого здесь угля очень высока, гидрогеологические условия добычи чрезвычайно сложны, уголь приходится брать из все более тонких пластов и со все большей глубины. Поэтому добыча угля в Донбассе (как в украинской, так и в российской его частях) сокращается на протяжении всех последних десятилетий. Но полностью прекратить добычу угля здесь, незирая на всю ее экономическую невыгодность, очень сложно. В условиях моноотраслевых шахтерских городов подобное решение приведет к большим проблемам. Кроме угледобывающих предприятий, в районе есть предприятия черной металлургии (Красный Сулин), цветной металлургии (Белая Калитва), машиностроения и пищевой промышленно-

сти, но их значение невелико, так же как невелико значение сельского хозяйства.

Транспортная сеть, как и в украинской части Донбасса, развита хорошо. Все города района соединены между собой, и с другими городами на соседних территориях России и Украины.

Главный города района — **Шахты** (240 тыс. чел., площадь 159 км²) в качестве города с названием Александровск-Грушевский существует с 1881 г., но добыча каменного угля в его окрестностях началась за сто лет до этого. В 1920 г. город получил нынешнее название. К числу основных городов относятся также **Новошахтинск** (111 тыс. чел.) и **Каменск-Шахтинский** (95 тыс. чел.), также специализирующиеся на угледобыче, о чем говорят и их названия. В 1954–1957 гг. существовала Каменская область, центрами которой были Каменск-Шахтинский (1954–1955 гг.) и Шахты (1955–1957 гг.).

Миллеровский район Ростовской области «контрастен» с граничащим с ним с юга Донецким районом. Это территория традиционного казачьего расселения. Большая часть населенных пунктов района представляет собой или станицы, или поселения, преобразованные из станиц.

Территория в основном аграрная. Главное направление хозяйственной деятельности — сельское хозяйство. Главные культуры — пшеница, подсолнечник и сахарная свекла. Промышленных предприятий на территории района немного, значение их в целом невелико, за исключением предприятий пищевой промышленности.

Главный город — **Миллерово** (36 тыс. чел.). Поселок Миллерово был основан в конце XVIII в., в начале XX в. стал железнодорожным узлом. В ходе административной реформы 1920-х гг. преобразован в город (1926 г.) и стал центром Северо-Донского округа, затем — внутрикраевой Северной области (1933–1934 гг.). Основные предприятия города относятся к швейной и пищевой промышленности, а также промышленности строительных материалов.



УРАЛ **(УРАЛЬСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РАЙОН)**

СОСТАВ РЕГИОНА

В состав Уральского экономического района входят Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Пермский край, Курганская, Оренбургская, Свердловская и Челябинская области.

Площадь района 824 тыс. км² (4,8% территории России), население 18 951,0 тыс. чел. (13,3% населения России), городское население 13 708,6 тыс. чел. (13,0% городского населения России), сельское население 5 242,4 тыс. чел. (13,9% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Уральский хребет (Камень) был известен русским людям с X–XI вв., но русская власть впервые утвердилась здесь лишь в XIII в., когда часть Приуралья вошла в состав Новгородских владений. С присоединением Новгорода и особенно с завоеванием Хлынова (Вятки) в конце XV в. на Камне утверждается власть Москвы. Но в X–XV вв. пути, связывавшие приуральские земли (Пермь Великую, или, как эту территорию именовали в иностранных источниках, Великую Бярманю) с остальной Россией, проходили по рекам севера Русской равнины и были чрезвычайно неудобны. Вследствие этого все хозяйственное освоение Пермской земли ограничивалось в это время охотой на пушного зверя.

Более активно территория развивается в середине XVI в., что было связано со включением в состав России Казанского ханства и началом использования более удобных, чем прежние, путей по рекам Камского бассейна. В 1558 г. Пермская земля была передана купцам Строгановым, которым разрешалось присоединить к этим владениям любые земли, которые они смогут завоевать. Столицей владений Строгановых стал город Чердынь, располагавшийся на севере нынешней Пермской области.

Наряду с охотой на пушного зверя, основными направлениями хозяйственной деятельности в это время становятся солеварение и торговля с Сибирским ханством. Отряд Ермака, начавший завоевание Сибири (1581 г.), был снаряжен Строгановыми с целью расширения

их владений, но Ермак завоеванные им земли передал непосредственно царю.

В XVII в. Урал осваивался как транзитный регион, через него осуществлялось взаимодействие Европейской и Азиатской частей России. Изменение системы путей сообщения, проходивших через территорию региона, приводила к возникновению новых городов (Верхотурье) и запустению старых (Чердынь). В том же столетии на Урале ведутся активные поиски и начинаются первые разработки месторождений полезных ископаемых, но в XVII в. эти разработки особого значения не имели. В сущности, единственным видом полезных ископаемых, которые в этом столетии добывались на Урале в промышленных масштабах в верхнем течении Камы, была поваренная соль. Однако в это время (XVII в.) открываются и первые железоделательные заводы на востоке Урала.

Начало созданию на Урале целой системы железоделательных и медеплавильных предприятий было положено в царствование Петра I, и определялось оно в основном военными потребностями. До конца XVII в. железа в России производилось крайне мало, цветные и благородные металлы не выплавлялись вообще. Железо привозилось большей частью из Швеции, прочие металлы — из других европейских государств. С началом Северной войны (1700–1721 гг.) их доставка стала невозможной. Для ведения этой войны России нужны были пушки и ружья, но существовавшие к этому времени относительно небольшие районы железоделательного производства в районе Тулы и на севере России не могли обеспечить нужды армии.

В первые десятилетия XVIII в. на Среднем Урале формируется целая система небольших промышленных населенных пунктов при маленьких заводах (заводских сел). На Урале развивалось как железоделательное, так и медеплавильное производство. Здесь же производилось и оружие.

В 1722 г. был основан центр системы горных промыслов Среднего Урала — город Екатеринбург. Место для строительства города, на водоразделе Камского и Обь-Иртышского бассейна (при истоке рек Чусовой и Исети) было выбрано сознательно, с тем чтобы обеспечить сообщение как с Западным, так и с Восточным Уралом. Екатеринбург служил «сборным местом» для караванов барж с уральским железом, ежегодно сплавлявшимся к Санкт-Петербургу.

В 1730-е гг. начинается утверждение русской власти в южной части региона, основывается город Оренбург, ставший главной пограничной крепостью и торговым городом Южного Урала. Через Оренбург проходили торговые пути, связывавшие Россию со среднеазиат-

скими ханствами. Новые линии крепостей закрывали южно-уральские владения России. В горных районах Южного Урала строились новые заводы.

Владения Империи смыкаются с землями уральского казачества и территорией расселения башкирских племен. Начинается «замирение» башкир и «приведение в покорность» казачества, окончательно завершившиеся в царствование Екатерины II (подавление восстания Емельяна Пугачёва).

Чрезвычайно интенсивное освоение месторождений полезных ископаемых Среднего и Южного Урала привело к тому, что во второй половине XVIII в. ресурсы развития региона были в значительной мере исчерпаны. Руд в Уральских горах было вполне достаточно, основная проблема была связана с недостатком топлива, в качестве которого использовался древесный уголь. Необходимость в постоянном «отыскании» новых лесных массивов, пригодных для заготовок древесного угля, привела к строительству заводов на Каме, послуживших основой для возникновения новых городов (Перми и Ижевска).

Несмотря на освоение новых месторождений и строительство новых заводов, темпы развития Урала к концу XVIII в. замедляются. Уральское железо было очень дорогим в производстве (древесный уголь) и в перевозке (путь по рекам до Петербурга продолжался два года). Но в целом XVIII в. — период качественной трансформации территориальной структуры хозяйства Урала, в процессе которой регион из транзитного стал промышленным. Сформировалась совершенно новая, в корне отличная от предыдущей, территориальная структура расселения, в основном сохранившаяся до настоящего времени.

В XIX в. значение металлургии в хозяйстве Урала начало снижаться, а оружейного промысла увеличиваться. Но в первой половине XIX в. Урал продолжал оставаться единственной металлургической базой России. Здесь производилось практически все железо и большая часть меди, кроме этого, на Урале добывалось золото, драгоценные и полудрагоценные камни. Своеобразной отраслью уральской промышленности, сформировавшейся во второй половине XVIII — начале XIX в., была камнерезная.

С середины XIX в. в связи с освоением Южного и Польского металлургических районов в развитии Урала начинается кризис. Его причиной была технологическая отсталость уральского металлургического производства, усугубленная сложностью и дороговизной доставки продукции уральских заводов в Европейскую Россию.

Роль экономического центра Урала переходит к Перми, где создаются новые металлургические производства. Со строительством Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги (1885 г.) значение Перми еще более возрастает: она становится узлом системы коммуникаций не только Урала, но и Западной Сибири. В Перми грузы, прибывшие по железной дороге из Тюмени, вновь перегружались на воду и продолжали свой путь по рекам Волжско-Камского бассейна.

Существенные изменения в территориальную структуру хозяйства Урала внесло строительство Транссибирской железной дороги. Начальным западным пунктом этой дороги стал Челябинск, и ее сооружение дало толчок развитию этого города как промышленного центра. Первыми предприятиями Челябинска были мукомольные — здесь перерабатывался хлеб из Сибири, который невыгодно было везти дальше в Европейскую Россию из-за «челябинского тарифного перелома». Южный Урал начал развиваться как сельскохозяйственный район, чему способствовало и строительство железной дороги на Оренбург.

Продление этой дороги на юг к Ташкенту (1906 г.) привело к тому, что Оренбург утратил функцию центра торговли со Средней Азией. Эта функция перешла к Самаре, которая постепенно становилась центром системы путей сообщения, связывавших Европейскую и Азиатскую части России. Начинается освоение юго-восточного Зауралья как района товарного сельского хозяйства. Главной отраслью аграрной специализации хозяйства этой территории было и остается животноводство, преимущественно молочного направления.

Но центральная и северная части региона (территории нынешних Свердловской и Пермской областей) в это же время находятся в состоянии депрессии. Строительство Транссиба лишает Пермь значения транспортного центра всего Урала, и даже строительство Северной железной дороги (Санкт-Петербург — Пермь через Вологду и Вятку) оживления в экономическую жизнь не вносит.

В межвоенное время в территориальной структуре хозяйства Урала происходят качественные изменения. Коренным образом меняется отраслевая структура его хозяйства. На Среднем и Южном Урале закрываются многочисленные мелкие металлургические заводишки и вместо них строятся громадные металлургические комбинаты (Нижнетагильский, Магнитогорский). В городках, само существование которых определялось металлургией, создаются машиностроительные производства. Начинается строительство предприятий тяжелого машиностроения, для которого на Урале были все необходимые предпо-

сылки: наличие сырья и большого количества квалифицированной рабочей силы.

Горнозаводской Екатеринбург становится машиностроительным Свердловском. В Челябинске строится тракторный завод, который должен был обеспечивать тракторами сельское хозяйство Урала и Сибири. На юге и севере региона начинается освоение каменноугольных бассейнов (Южно-Уральского и Кизеловского), которые должны были обеспечивать топливом новые металлургические комбинаты. Начало добычи каменного угля на Урале было обусловлено провалом проекта Урало-Кузнецкого комбината (УКК). Качественные и количественные перемены в хозяйстве Урала в значительной мере определялись утратой двух важнейших промышленных районов дореволюционной России (Польского и Прибалтийского) и необходимостью ускоренного развития промышленности, в особенности тяжелой, способной обеспечить экономическую независимость СССР.

Несколько иной характер в это время имело развитие западной части региона (Пермской области, Башкирии и Удмуртии). Здесь, так же как и в других частях Уральского экономического района, создавались машиностроительные предприятия, но основными отраслями промышленности, развивавшимися в межвоенное время, были лесная, целлюлозно-бумажная и лесозаготовительная. От истоков до устья Камы формируется целая система целлюлозно-бумажных предприятий.

С открытием в 1930-е гг. нефтяных месторождений в Башкирии и Пермской области на Западном Урале начинается развитие нефтедобывающей, нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности, что приводит к образованию новых городов, и территориальная структура расселения Западного Урала существенным образом трансформируется.

В военное время на Урале осело больше эвакуированных предприятий, чем в любой другой части страны. Отраслевая структура хозяйства региона изменяется, в ней появляются новые отрасли, например автомобилестроение. Резко увеличивается добыча руд и производство как железа, так и цветных и легирующих металлов, строятся новые предприятия цветной и черной металлургии. Примером первых может служить алюминиевый завод в городе Каменск-Уральский Свердловской области, вторых — Челябинский металлургический комбинат. Развертывание новых промышленных предприятий требовало соответствующего увеличения производства электроэнергии, и в годы ВОВ на Урале строятся новые электростанции (например, Челябинская ТЭЦ). Резко растет число и население городов Урала. Города — центры сельскохозяйственных районов в Приуралье и За-

уралье становятся машиностроительными центрами, что способствует их ускоренному послевоенному росту.

В военные годы в Уральском экономическом районе резко увеличивается нефтедобыча, начавшаяся на западе региона еще в 1930-е гг. Нефть добывали в Башкирии и в Пермской области, где образовались целые нефтедобывающие районы. В Уфе, Перми, некоторых других городах Урала строятся нефтеперерабатывающие заводы, послужившие основой для формирования сети нефтехимических производств.

В послевоенное время трансформация территориальной и отраслевой структуры хозяйства Урала продолжилась. Наиболее быстрыми темпами развивались отстававшие до войны области и республики, лежащие на «периферии» района (Удмуртия, Курганская область), но их экономический рост обеспечивался в основном за счет строительства и расширения предприятий военно-промышленного комплекса. Новая индустриализация еще более обострила различие в темпах роста «срединного» Урала и его окраинных частей. Предприятия новых отраслей создавались в основном на Южном Урале, который до середины XX в. оставался аграрным регионом и соответственно имел большое количество избыточной рабочей силы. Начинается строительство электро- и радиотехнических предприятий в Оренбургской, Челябинской и Курганской областях. Усиливается энергетическая база Урала: за счет строительства новых ГЭС на севере региона (р. Кама) и ТЭС — на юге.

Но если экономический рост в это время был свойственен в основном Южному Уралу, то нарастание социального потенциала — Среднему и Северному. В Свердловске и Перми организуются достаточно многочисленные учреждения науки и высшего образования, послужившие основой для образования в 1970-е гг. Уральского отделения Академии наук СССР (Свердловск).

В 1970-е — 1980-е гг. экономическое развитие «периферии» Урала происходит еще большими темпами. На востоке Оренбургской области строится новый металлургический комбинат (Новотроицкий), «замкнувший» цепочку металлургических комбинатов, которая протянулась с севера на юг вдоль «оси» Урала. На западе Оренбургской области начинается добыча природного газа, и сейчас область — второй по объему газодобычи субъект Российской Федерации (после Ямало-Ненецкого автономного округа). Расширяются предприятия Кургана и Ижевска. Уфа становится одним из главных центров нефтехимической промышленности России и СССР. Но «срединный» Урал как бы застыл в своем развитии, здесь не происходило суще-

ственных изменений ни в объемах производства, ни в территориальной структуре хозяйства. Более того, доля Урала в производстве продукции наиболее старых отраслей его специализации, черной и цветной металлургии, быстро и неуклонно сокращалась.

Постсоветский кризис производства старопромышленный «срединный» Урал переживает благополучнее большинства регионов страны. В условиях усиливающейся сырьевой специализации России в системе международного разделения труда наиболее востребованной на внешних рынках продукцией нашей промышленности становится продукция добывающей и «нижних этажей» обрабатывающей промышленности, производство которой и сосредоточено на Урале. Но многие предприятия других отраслей, в частности машиностроения, переживают этот кризис очень тяжело и деятельность их значительно сократилась в сравнении с советским временем, если не прекратилась вовсе. Кроме этого, в последние годы развитие крупных городов Урала, в особенности Екатеринбурга, определяется их транспортно-географическим положением на границе Европы и Азии, благодаря чему в этих городах опережающими темпами развиваются сфера услуг и сфера обращения.

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Республика Башкортостан

Площадь 142,9 тыс. км², население 4 070,1 тыс. чел., в том числе городское 2 461,5 тыс. чел., сельское 1 610,6 тыс. чел. Столица — Уфа.

Башкирская АССР образована 23 марта 1919 г., одна из первых автономных республик в составе РСФСР. Современное название — с 1992 г.

На территории республики выделяются четыре экономико-географических района: Уфимский, Туймазинский, Белорецкий и Нефтекамский.

Большая часть населения и социально-экономического потенциала республики сосредоточена в пределах **Уфимского района**, организующую ось которого составляет р. Белая и идущие параллельно ей железная и автомобильная дороги Уфа — Оренбург. Основные отрасли промышленной специализации района — нефтепереработка, нефтехимия и нефтедобыча. Большое и всевозрастающее значение

для развития района и Башкирии в целом имеет машиностроение, представленное в основном предприятиями новых отраслей. Увеличение значения машиностроения и сокращение нефтедобычи определило неустойчивость экономико-географического положения Башкирии, ее неоднократно передавали из Поволжского района в Уральский и обратно. Последняя такая передача состоялась в 1982 г.

Основное направление развития сельского хозяйства — животноводство в основном молочного направления. В качестве кормовых угодий используются пойменные луга долины р. Белая.

Транспортная сеть района достаточно сложна. В Уфе сходятся две железнодорожные магистрали: дорога от Москвы через Самару (бывшая Самаро-Златоустовская железная дорога, продолжением которой был Транссиб) и дорога через Ульяновск, построенная в 1920-е гг. На восток от Уфы отходит дорога на Челябинск, на юго-восток — к Магнитогорску и на юг — меридиональная дорога на Стерлитамак и Кумертау, представляющая собой своеобразное дополнение р. Белой, как организующей оси района. Большое значение для развития района имеют нефтепроводы, которые особенно активно строились здесь в 1960-е гг., и автомобильные дороги.

Главный город района — **Уфа** (1 071 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 1 062 тыс. чел. без них, площадь 700 км²). Город основан как русская крепость в центре башкирских земель в 1574 г. С 1586 г. крепость стала городом, управлявшим землями башкир. Преобразование крепости в город было связано с тем, что в это время Уфа была торгово-транспортным центром на путях, соединявших Европейскую Россию и Сибирь (некоторые из этих путей проходили по рекам бассейнов Тобола и Белой, например Ай и Уй). С запретом любых путей в Сибирь, кроме пути через Верхотурье, торговое значение города сокращается. Военное значение Уфа сохраняла до конца XVIII в., времени окончательного «змирения» башкир и уральского казачества.

Город приходит в упадок, продолжавшийся до конца XIX в. Главной отраслью промышленности в это время была металлургия (выплавка железа и меди), но большого значения уфимские предприятия не имели, поскольку находились в стороне от «главной дороги» Западного Урала этого периода — р. Камы. Сырье для переработки доставлялось с восточных склонов Южного Урала по р. Белая.

В 1890 г. через Уфу прошла Самаро-Златоустовская железная дорога, что послужило толчком к развитию в городе промышленности. Здесь строятся первые машиностроительные предприятия, имевшие в это время исключительно местное значение. Появляются достаточно

крупные по тем временам предприятия пищевой и кожевенной промышленности.

Бурное развитие машиностроения в Уфе начинается в межвоенное время. Причиной этого было транспортно-географическое положение Уфы, преимущества которого резко возросли после строительства второй дороги от Уфы в Поволжье и Центральную Россию (через Ульяновск) и второго пути на Южный Урал — линии Уфа — Магнитогорск. В городе был построен первый в СССР моторостроительный завод, получавший сырье и комплектующие с металлургических и машиностроительных предприятий Урала, а готовую продукцию отправлявший в формировавшиеся в это время машиностроительные районы Поволжья и Центра. Во время ВОВ в Уфе, находящейся на главном ходу магистрали, ведущей в восточные районы страны, «осело» много эвакуированных предприятий, что способствовало росту города. В это же время Уфа становится одним из важнейших нефтеперерабатывающих центров страны. Это было связано с ускоренным освоением Волго-Уральского нефтеносного бассейна.

В послевоенное время нефтеперерабатывающие предприятия Уфы реконструируются и расширяются, на их базе организуются нефтехимические производства. Особенно быстро росло производство продукции нефтепереработки и нефтехимии в 1960-е гг., когда Башкирия была одним из главных нефтедобывающих регионов страны. После истощения собственных месторождений нефти башкирская химическая промышленность перешла на сырье из Западной Сибири. В настоящее время объем этого производства в Уфе выше, чем в советское время.

Продолжало развиваться и машиностроение, основным направлением которого было производство продукции ВПК (моторостроение, авиастроение). Но предприятия машиностроения, как и всюду в России, резко снизили объем выпуска продукции в постсоветское время.

Ускоренный рост промышленности привел к тому, что население города в 1960-е — 1980-е гг. выросло в два раза. Уфа — один из наиболее динамично развивавшихся городов России, но основной проблемой города является экологическая — очень высокий уровень концентрации нефтеперерабатывающих и нефтехимических предприятий. Однако преобладание химической промышленности обеспечивает экономическую устойчивость не только Уфы, но и Башкирии в целом.

К Уфимскому району также относятся города Южно-Башкирской агломерации — *Стерлитамак* (273 тыс. чел.), *Салават* (156 тыс. чел.), *Ишимбай* (66 тыс. чел.). История этих городов различна. Стер-

литамак в качестве города существует с конца XVIII в., Салават был основан как один из лагерей ГУЛАГа во второй половине 1940-х гг., Ишимбай возник как центр системы нефтепромыслов в 30-е гг. XX в. Но их современное состояние примерно одинаково. Это промышленные города, центры химической и нефтехимической промышленности, в том числе основной химии, а также машиностроения. На юге республики неподалеку от границы с Оренбургской областью находится город **Кумертау** (67 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 62 тыс. чел. без них), возникший как центр добычи бурого угля, ныне прекращенной. Основные предприятия города относятся к наукоемким отраслям машиностроения (робототехнике и вертолетостроению), вследствие чего социально-экономическая ситуация в городе достаточно сложная.

Отраслями специализации **Туймазинского района** являются нефтедобыча и в значительно меньшей степени — нефтепереработка. Промышленная нефтедобыча в Туймазинском районе была начата в конце 1930-х гг. на севере района и в начале 1950-х гг. — на юге, поэтому нефтепереработка здесь развита слабее. Добытая в районе нефть отправлялась для переработки на уже существовавшие предприятия Уфимского района. В 1960-е гг. объемы нефтедобычи начали сокращаться, и в качестве компенсационной отрасли стало развиваться машиностроение. В связи с этим происходит переориентация системы хозяйственных связей района, поскольку продукция его машиностроительных предприятий отправляется главным образом в западном направлении (в Поволжье).

Сельское хозяйство района специализируется на производстве животноводческой продукции, но мясного направления.

Транспортная сеть района достаточно проста, ее основу составляют две железные дороги, расходящиеся от Уфы (на Самару и на Ульяновск). Кроме этого, большое значение имеют нефтепроводы, соединяющие места нефтедобычи с нефтеперерабатывающими предприятиями, расположенными в Центральном районе Башкирии.

Главные города на территории района — Октябрьский и Туймазы.

Город **Октябрьский** (109 тыс. чел.) возник как лагерь при освоении нефтяных месторождений Башкирии в 1940-х гг. Город — с 1946 г. По мере снижения объемов нефтедобычи ее место в структуре экономики города стало занимать машиностроение, которое ныне является ведущей отраслью.

Туймазы (67 тыс. чел.) возник в конце 1930-х гг. как центр района нефтедобычи. Наибольшее значение имел в 1960-е гг., являясь исходным пунктом нескольких нефтепроводов.

Белорецкий район — часть «горнозаводского» Урала. Первые промышленные предприятия, железоделательные и медноплавильные заводы, появились здесь еще в середине XVIII в., но развитие хозяйства района сдерживалось его транспортной труднодоступностью. Район располагается на юге Уральской горной страны, и связь с ним как по рекам, так и по дорогам была достаточно сложной.

В межвоенное время часть предприятий района была упразднена, остались лишь Белорецкий завод, коренным образом реконструированный и специализировавшийся на выпуске стальной проволоки, и Баймакский медноплавильный завод. Важную роль в развитии Белорецкого района сыграло строительство железной дороги Уфа — Магнитогорск, прошедшей через его центральную часть. По этой дороге к Белорецкому заводу стала доставляться руда горы Магнитной. На юге района в конце 1930-х гг. началось освоение месторождений медных и полиметаллических руд.

Во время ВОВ в Белорецке были построены машиностроительные предприятия. В послевоенные годы район развивался намного медленнее, чем другие районы Башкирии, и сейчас он представляет собой наименее освоенную в хозяйственном отношении часть республики. В экономическом отношении более тяготеет к Магнитогорскому району Челябинской области, чем к остальной территории Башкирии. Южная часть района вообще не имеет транспортного выхода на другие города Башкирии, и связана лишь с Челябинской областью.

Сельское хозяйство района существенного значения не представляет (горы, очень низкая плотность сельского населения). Транспортная сеть имеет линейный характер (железная дорога Уфа — Магнитогорск).

Главный города района — **Белорецк** (69 тыс. чел.) возник как поселок при железоделательном заводе в 1762 г. Продукция завода сплавлялась по реке Белой, в верховьях которой располагается город. В 1930-е гг., со строительством железной дороги, в городе начали появляться и другие промышленные предприятия.

Нефтекамский район — наиболее «сельскохозяйственный» район республики. Промышленные предприятия района невелики по размерам и существенного значения для его развития не имеют. Основные отрасли промышленности — пищевая и деревообрабатывающая, на севере района в небольших масштабах ведется нефтедобыча.

Сельское хозяйство, в отличие от других районов Башкирии, специализируется на производстве продукции растениеводства. Это самая «низкая» в физико-географическом отношении часть территории

республики, и предпосылки для развития аграрного сектора экономики здесь достаточно благоприятны.

Транспортная сеть района развита слабо, железных дорог в его пределах почти нет. Нефтекамский район Башкирии располагается в «транспортном вакууме» между двумя широтными железнодорожными магистралями (Свердловск — Казань и Челябинск — Уфа — Самара), что в значительной мере определяет низкий уровень развития производительных сил на этой территории.

Наиболее крупный город района — Нефтекамск (134 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 122 тыс. чел. без них). В экономическом отношении город слабо связан с остальной территорией Башкирии и гораздо сильнее с Пермской областью. Основан в 1957 г., город — с 1963 г. Центр нефтедобывающего района. В 1970-е гг. в городе были построены машиностроительные предприятия («компенсационная отрасль»). Основное предприятие — «Нефтекамский автозавод», созданный в начале 1970-х гг. и работающий в тесной кооперации с КАМАЗом.

Удмуртская Республика

Площадь 42,1 тыс. км², население 1 522,7 тыс. чел., в том числе городское 1 053,5 тыс. чел., сельское 469,2 тыс. чел. Столица — Ижевск. Вотская автономная область была образована в 1920 г., в 1932 г. переименована в Удмуртскую АО, статус автономной республики — с 1934 г. Территория республики передавалась из Волго-Вятского экономического района в Уральский и обратно, в составе Уральского района числится с 1963 г.

В Удмуртии выделяются три экономико-географических района: Ижевский, Можгинский и Глазовский.

Наибольшее значение для республики имеет **Ижевский район**. Главная отрасль его промышленности — машиностроение, предприятия которого существуют здесь с начала XIX в. (оружейный завод). Первоначально Ижевские оружейные заводы получали сырье, сплавлявшееся по Чусовой и Каме, и отправляли вглубь России готовую продукцию. Большое значение для развития машиностроения района в межвоенное время имело строительство железной дороги Казань — Свердловск, которая прошла через территорию района. Эвакуация предприятий в годы ВОВ способствовала развитию машиностроения района. Так как значительная часть этих предприятий «осела» в Ижевске и других городах района. В послевоенное время значитель-

ная часть этих предприятий вошла в состав производственного объединения «Ижмаш», главного предприятия республики с чрезвычайно широкой номенклатурой выпускаемых изделий.

В связи с ростом оружейного производства и расширением предприятий значительное развитие получила лесная промышленность и промышленность строительных материалов.

В послевоенные годы структура хозяйства района изменилась: появились новые отрасли, электроэнергетика и нефтехимическая промышленность. Производство электроэнергии сосредоточено на Воткинской ГЭС (на границе с Пермской областью), нефтехимические предприятия перерабатывают сырье, поступающее из Пермской области и Татарстана. Химическая промышленность Удмуртии, так же как и машиностроение, ориентируется в основном на удовлетворение потребностей ВПК.

Сельское хозяйство района пригородного типа, его основу составляет растениеводство и животноводство молочного направления.

Транспортная сеть района имеет в целом дендритный характер. Через его южную часть проходит дорога Москва — Казань — Екатеринбург с отходящей от нее веткой к Ижевску. Эта дорога продолжается к северу от Ижевска на Глазов, соединяя две широтные железнодорожные магистрали — Санкт-Петербург — Пермь и Москва — Екатеринбург через Казань. Кроме этого, от Ижевска отходят две небольшие тупиковые ветки на запад республики, в район лесозаготовок (на Кильмезь), и на восток — к Воткинску.

Главный город района — **Ижевск** (628 тыс. чел., площадь 300 км²) был основан в 1760 г. как поселок при железоделательном заводе. Место для создания завода определялось благоприятным транспортно-географическим положением и его гидрографией. Река Иж в месте, где расположен Ижевск, близко подходит к Каме. Это позволяло выгружать сплавлявшуюся по Каме железную руду и «сухим путем» доставлять ее на завод. В то же время река здесь достаточно полноводна, чтобы обеспечить завод энергией (заводской пруд — неперемнная принадлежность всех «старых» уральских заводов), но при этом недостаточно мощна, чтобы в половодье снести плотину. Продукция Ижевских заводов по Ижу и Каме доставлялась в города Европейской России.

Именно сочетание благоприятного транспортно-географического положения и гидрологических условий р. Иж обусловило тот факт, что в начале XIX в. Ижевск стал одним из главных центров оружейного дела в России.

С изобретением все новых и новых видов оружия Ижевские заводы расширялись, внедрялись новые технологии, но специализация города на производстве различных видов оружия (от автоматов Калашникова, изобретенных здесь, до ракет средней дальности) сохранилась до настоящего времени. Сегодня город переживает серьезные трудности, связанные с сокращением государственного заказа (а в силу специфики выпускаемой продукции потребителем ее может быть только государство). Но промышленный и научный потенциал, накопленный в Ижевске, определяют в целом благоприятные перспективы его развития.

Второй по численности населения город района и республики в целом — **Саранул** (101 тыс. чел.), в качестве города существующий с 1780 г. В состав Удмуртии передан из Кировской области в 1937 г. Отрасли специализации экономики города — радиотехническая и электротехническая промышленность. Большое значение имеет также город **Воткинск** (100 тыс. чел.), основанный как поселок при Воткинском заводе в 1757 г., город с 1936 г. В 1937 г., как и Саранул, передан из Кировской области в Удмуртию. Основная отрасль промышленности города — машиностроение, в основном производство военной продукции.

Можгинский район — слабоосвоенная и малозаселенная часть республики. Главные отрасли промышленности — лесозаготовительная, деревообрабатывающая и промышленность строительных материалов.

Сельское хозяйство — в основном производство продукции животноводства, за пределы района эта продукция практически не вывозится.

Через территорию района проходит широтная магистраль Казань — Екатеринбург, кроме того, сюда проложена туниковая ветка от Ижевска на Кильмезь.

Наиболее крупный город на территории района — **Можга** (48 тыс. чел.), основанный в середине XIX в. как поселок при стекольном заводе. Статус города — с 1926 г. Предприятия Можги имеют в основном местное значение.

Глазовский район по отраслям промышленной специализации сходен с Ижевским районом, но выделяется, исходя из направления транспортного тяготения. Если организующей осью Ижевского района являются р. Кама и железная дорога Казань — Екатеринбург, то аналогичные функции для Глазовского района выполняет железная дорога Санкт-Петербург — Пермь.

Сельское хозяйство в Глазовском районе, как и вообще в Удмуртии, большого значения не имеет. Основное направление специализации — животноводство, растениеводческая продукция потребляется главным образом в пределах района.

Основа транспортной сети — железная дорога Санкт-Петербург — Пермь (Северная железная дорога), построенная в 1906 г. Кроме этого, на юг от Глазова отходит дорога к Ижевску, далее соединяющаяся с магистралью Казань — Екатеринбург. Эта дорога была выстроена в 1930-е гг., экономического значения не имела и не имеет, построена была лишь для того, чтобы напрямую связать северную и южную части Удмуртии.

Главный город района — *Глазов* (96 тыс. чел.). Городом и уездным центром стал в 1780 г. До того был селом, а фактически оставался им и далее, до начала XX в. Сооружение железной дороги оживило город, его развитие несколько ускорилось. В годы Великой Отечественной войны в городе «осело» несколько военных предприятий, которые до сих пор составляют основу промышленного потенциала Глазова. Основное предприятие города — Чепецкий механический завод, производящий топливо для атомной энергетики, атомные боеголовки, циркониевые сплавы и бывший до недавнего времени одним из наиболее закрытых предприятий России.

Пермский край

Площадь 160,2 тыс. км², население 2 635,8 тыс. чел., в том числе городское 1 975,9 тыс. чел., сельское 659,9 тыс. чел.

В Пермском крае выделяются четыре экономико-географических района: Пермский, Кунгурский, Соликамский и Кудымкарский.

Пермский район чрезвычайно полифункционален. Главная отрасль его промышленной специализации — машиностроение, но наряду с этим здесь существуют предприятия электроэнергетики, черной металлургии, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, нефтедобычи и нефтепереработки, а также органической химии.

Сельское хозяйство района имеет в основном пригородный характер, обеспечивая своей продукцией население городов Пермской агломерации.

Транспортная сеть района достаточно сложна. До конца XIX в. организующей осью района была р. Кама, после строительства

Пермь-Тюменской железной дороги эта роль перешла к ней. Несмотря на то что в начале нашего века был построен новый ход этой дороги, ее старый участок (Горнозаводская линия от Перми на Екатеринбург через Нижний Тагил) продолжает оставаться организующей осью части территории Пермского района к востоку от Перми. К западу от Перми аналогичную функцию выполняет дорога от Перми на Петербург через Вятку, построенная в 1906 г.

Главный город района — **Пермь** (992 тыс. чел., площадь 800 км²) — один из городов, образованных при проведении губернской реформы Екатерины II. Поселок при Егояхинском меденплавильном заводе в 1781 г. получил статус города. Город стал центром наместничества (с 1796 г. — губернии). С этого же времени начинается превращение Перми в «столицу Урала», т. е. перетекание к ней функций, которые в начале «горнозаводского» этапа освоение Урала выполнял Екатеринбург. Это перетекание определялось более выгодным транспортно-географическим положением Перми, расположенной на крупной судоходной реке — Каме, при устье Чусовой, и имевшей тем самым выход к водным путям Европейской России наряду с возможностью сообщения с горными заводами Урала.

Со времени своего возникновения в качестве поселка Пермь, наряду с торгово-транспортной функцией, выполняла и функции промышленного центра. Изначально здесь развивалась цветная и черная металлургия, затем на базе этих производств были созданы оружейные и машиностроительные предприятия.

Особенно выросло значение Перми после строительства Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги. Пермь стала «воротами» Урала и Сибири, через нее осуществлялось взаимодействие этих регионов с Европейской Россией. Грузы из Сибири шли по рекам Обь-Иртышского бассейна до Тюмени, здесь перегружались на железную дорогу и в Перми вновь переваливались на воду. Продукция уральских горных заводов поступала на железную дорогу непосредственно.

В начале XX в., после строительства Транссиба, прошедшего через Челябинск, транспортное значение Перми уменьшилось. Это положение не смогло выправить даже строительство железной дороги от Перми на Котлас (по ней должен был вывозиться сибирский хлеб) и позднее — дороги на Санкт-Петербург. С общим сокращением использования речного транспорта в межвоенное время Пермь практически теряет значение водно-железнодорожного узла, а ее «столичные» функции переходят к Свердловску и в меньшей мере к Челябинску. Но в то же время резко ускоряется индустриальное развитие города, который с 1940 по 1957 г. носил название Молотов.

В Перми строятся предприятия машиностроения и целлюлозно-бумажной промышленности (значительную роль сыграла эвакуационная волна индустриализации). В послевоенное время в районе Перми начинается добыча нефти и строятся предприятия нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности. Сейчас город представляет собой третий по значению экономический и социальный центр Урала (после Екатеринбурга и Челябинска). Основные отрасли промышленности города — машиностроение, представленное несколькими отраслями (производство артиллерийского вооружения, двигателестроение, приборостроение и др.), нефте- и газопереработка, химическая промышленность (органическая химия, производство пороха).

В непосредственной близости от Перми находится город **Краснокамск** (70 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 52 тыс. чел. без них). Город возник как центр нефтедобычи в 30-е гг. XX в. Сейчас основная отрасль промышленности города — целлюлозно-бумажное производство, включающее в себя производство бумаги для денежных знаков России (бумажная фабрика «Гознак»).

Кунгурский район — юг закамской части Пермской области. Основные отрасли специализации — машиностроение, нефтедобыча и лесная промышленность. Уровень хозяйственного освоения территории Кунгурского района намного ниже, чем Пермского. Сельское хозяйство района существенного значения не имеет, основная его отрасль — животноводство.

В транспортно-географическом отношении район не представляет собой единого целого, его восточная часть тяготеет к железной дороге Пермь — Екатеринбург, а западная — к Каме и дороге Казань — Екатеринбург.

Наиболее крупные города на территории района — Чайковский и Кунгур. **Чайковский** (104 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 83 тыс. чел. без них) — организующий центр западной части района, в экономико-географическом отношении тяготеет скорее к Удмуртии, на границе с которой он и расположен. Его возникновение связано со строительством Воткинской ГЭС, город — с 1962 г. Вместе с городом Воткинском (Удмуртия) образует бицентричную агломерацию.

Кунгур (66 тыс. чел.) основан в середине XVII в., был одним из центров уральских горных промыслов, но, оказавшись между Екатеринбургом и Пермью, с середины XVIII в. приходит в упадок. Сейчас

представляет собой исторический город, экономическое значение его невелико.

Соликамский район — северная часть Пермского Закамья. Район специализируется на производстве продукции лесной и целлюлозно-бумажной промышленности, а также основной химии. В районе ведется добыча каменного угля (Кизеловский бассейн). Формирование района в его нынешнем виде приходится на межвоенное время, когда здесь были построены почти все существующие и ныне предприятия города.

В пределах района начинается цепочка целлюлозно-бумажных предприятий, протянувшаяся от верховьев до устья Камы. Строительство ЦБК здесь в основном приходится на 1930-е — 1950-е гг. Основная химия представлена предприятиями по добыче калийного сырья и производству калийных удобрений. Развитие этой отрасли промышленности началось в 1930-е гг. К этому же времени относится начало добычи каменного угля. Отраслевая и территориальная структура хозяйства района сформировалась к 1950-х гг. и с этого времени существенных изменений не претерпела.

Сельское хозяйство района особого значения не имеет. Основа транспортной сети — р. Кама и железная дорога от Перми на Соликамск.

Главные города района — Березники и Соликамск.

Березники (157 тыс. чел.) обязаны своим возникновением только и исключительно химической промышленности, солеварением в этом районе занимались еще в XVII в. В конце XIX в. здесь было организовано производство соды, а в 1930 г. началась добыча калийных солей и производство удобрений, что и дало толчок развитию города.

Основание **Соликамска** (97 тыс. чел.) приходится на 1430 г. и связано также с солеварением. В XVII в. город переживает период расцвета, наряду с соледобычей здесь развивается медеплавильная промышленность. Соликамск становится важным торговым центром на путях, связывавших Европейскую Россию и Сибирь.

Однако в XVIII в. город вступает в состояние упадка, что определялось тремя основными факторами: активным освоением соляных месторождений Нижнего Поволжья, преимущественным развитием горных промыслов на Среднем, а затем и на Южном Урале, а также смещением Московско-Сибирского тракта. Позже солеварение возобновляется, поскольку бурно растущим городам Поволжья и Прикамья не хватало соли Эльтона и Баскунчака. В 1925 г. неподалеку от Соликамска открыто месторождение калийных солей, что привело к образованию города Березники и развитию химической промышленности

в самом Соликамске. Сейчас основные отрасли специализации промышленности города — основная химия и целлюлозно-бумажная промышленность.

Кудымкарский район — наиболее слабо освоенная в хозяйственном отношении часть Пермской области. На его территории существуют лишь предприятия лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности, в основном маломощные.

Сельское хозяйство имеет полунатуральный характер. Железных дорог в пределах района нет. Через его территорию в меридиональном направлении проходит автомобильная дорога, связывающая глубинные части района с железной дорогой Пермь — Петербург.

Наиболее крупный город на территории района — **Кудымкар** (29 тыс. чел.) — бывший центр упраздненного Коми-Пермского автономного округа. Село Кудымкар стало центром национального округа при его образовании в 1925 г., город — с 1938 г. Основная отрасль промышленности города — деревообрабатывающая.

Курганская область

Площадь 71,5 тыс. км², население 910,9 тыс. чел., в том числе городское 548,9 тыс. чел., сельское 362,0 тыс. чел.

В пределах Курганской области выделяются два экономико-географических района: Курганский и Шадринский.

Отрасли промышленной специализации **Курганского района** — машиностроение, пищевая и химическая. Район, как и Курганская область в целом, представляет собой наименее развитую в социально-экономическом отношении часть Уральского экономического района. Большая часть промышленной продукции производится в областном центре — городе Кургане, но некоторая ее часть изготавливается и на небольших предприятиях других городов района.

Большинство ныне существующих промышленных предприятий были основаны в годы ВОВ и в послевоенные десятилетия, но при этом основу курганского машиностроения составляют предприятия старых отраслей, требующее большого количества малоквалифицированной рабочей силы. Создание таких предприятий именно в Кургане определялось тем, что это Курганская область была единственной областью в составе Уральского района, где существовала проблема аграрного перенаселения. Предприятия, требующие привлечения малоквалифицированных рабочих (сборочные производства), для решения этой проблемы чрезвычайно удобны. Несмотря на очень

быстрый рост города в 1950-е — 1980-е гг., сюда практически не привлекалась рабочая сила из других регионов страны.

Первые предприятия пищевой промышленности были созданы здесь в конце XIX в., когда через территорию района прошла Транссибирская железная дорога и появилась возможность вывоза продукции в Европейскую Россию.

Большая часть предприятий пищевой промышленности района представляла собой маслобойни, и отсюда, так же как и с юга нынешней Тюменской области, вывозилось преимущественно масло.

С конца XIX в. отраслью специализации сельского хозяйства района становится животноводство молочного направления. Его территориальная структура сформировалась по большей части в это же время.

Основа транспортной сети района — Транссибирская магистраль, представляющая собой его организующую ось. На юг от Транссиба отходит дорога от Кургана на Екатеринбург, а на юг — дорога, соединяющая Трансиб и Средсиб. Эта дорога должна была стать частью магистрали, спрямляющей путь от меднорудных месторождений Джезказгана на Урал, но магистраль так и не была достроена.

Главный город — **Курган** (334 тыс. чел., площадь 390 км²). Укрепление в среднем течении р. Тобол, послужившее основой будущего города, было основано в 1662 г., в середине XVIII в. преобразовано в слободу, а в 1782 г. эта слобода объявлена городом Курган. До строительства Транссиба город рос крайне медленно, он представлял собой центр земледельческого района, хлеб из которого вывозился на север Западной Сибири, и был окружным центром (округа — сибирский аналог уездов) Тобольской губернии.

Со строительством Транссибирской магистрали резко меняется специализация сельского хозяйства примыкающей к Кургану территории, здесь развивается преимущественно молочное животноводство (маслоделие). Развитие животноводства было связано с дороговизной вывоза хлеба Западной Сибири (а в природном отношении Курганская область представляет собой часть Западно-Сибирской равнины) в Европейскую Россию. В городе строятся первые небольшие предприятия по производству сельхозмашин. В межвоенное время город был отнесен в состав Уральской области как аграрная часть Урала.

Развитие Кургана, как и большинства городов юга Западной Сибири, ускорится в годы ВОВ и в первые послевоенные годы. Но специфика промышленности города, основные предприятия которого (Курганский машиностроительный завод, Курганский завод колесных тягачей и др.) относятся к военно-промышленному комплексу, приве-

ла к тому, что он очень тяжело переживает нынешний кризис. Однако в последние годы наблюдается хоть и медленное, но поступательное развитие экономики города, в первую очередь за счет предприятий «гражданских» отраслей, например Курганского автобусного завода, в советское время — крупнейшего производителя автобусов в СССР.

Одной из наиболее известных организаций города является Российский научный центр «Восстановительная ортопедия и травматология» им. Илизарова, где впервые в мире были разработаны и применены широко известные ныне «аппараты Илизарова».

Шадринский район, так же как и Курганский, специализируется на производстве продукции машиностроения и пищевой промышленности, однако здесь большое значение имеют промышленность строительных материалов и лесная промышленность. Но если организующей осью Курганского района является Транссиб, то Северного района — железная дорога Курган — Екатеринбург, и сам район обнаруживает большее тяготение к Екатеринбургу, чем к Кургану.

Территория района представляет собой часть Туринско-Исетского междуречья, одного из наиболее старых земледельческих районов Урала и Сибири. Его освоение началось в первые годы XVII в. В это время район снабжал хлебом северо-западную часть Западной Сибири. С установлением русской власти в Среднем Прииртышье сельскохозяйственное значение Туринско-Исетского междуречья начало сокращаться, и в XVIII основной отраслью его сельскохозяйственной специализации становится животноводство.

Основа транспортной сети района — железная дорога Курган — Екатеринбург, строительство которой началось в начале XX в. и завершилось лишь в 1930-е гг., а также идущая параллельно ей автомобильная дорога в том же направлении.

Главный город района — **Шадринск** (78 тыс. чел.). Слобода на месте нынешнего города основана в 1662 г., в XVIII в. неоднократно преобразовывалась в город, затем вновь в слободу. Окончательно городские права получил в 1737 г., с 1781 г. — уездный центр. Был купеческим городом, центром сельскохозяйственного района. На протяжении XIX в. Шадринск не уступал по своему хозяйственному значению Кургану, но резко начал отставать после строительства Транссибирской магистрали.

Все ныне существующие промышленные предприятия Шадринска построены в ходе эвакуационной волны индустриализации. В 1941 г. на базе части эвакуированного из Москвы автомобильного за-

вода был создан Шадринский автоагрегатный завод — градообразующее предприятие современного города. Большая часть прочих предприятий относится к пищевой промышленности и особого значения не имеет.

Оренбургская область

Площадь 123,7 тыс. км², население 2 032,9 тыс. чел., в том числе городское 1 212,3 тыс. чел., сельское 820,6 тыс. чел.

В Оренбургской области выделяются два экономико-географических района: Оренбургский и Орский.

Оренбургский район в экономико-географическом отношении более схож с примыкающими территориями Поволжья, чем с другими частями Урала. Отраслями промышленной специализации района являются нефте- и газодобыча, нефтепереработка и нефтехимия, пищевая промышленность и в меньшей мере — машиностроение.



Рис. 12. Оренбургский газоперерабатывающий завод. Фото В. Л. Мартынова, 2008

Развитие топливной промышленности на территории района началось одновременно с началом добычи нефти и газа на примыка-

ющих территориях Поволжья. Машиностроение района в основном представлено предприятиями эвакуационной волны индустриализации. Одна из ведущих отраслей — переработка газа (Оренбургский газоперерабатывающий завод находится поблизости от города). Имеется также единственное в России производство гелия.

Сельское хозяйство района специализируется на производстве растениеводческой продукции, и в этом тоже прослеживается сходство с Поволжьем. Район и Оренбургская область в целом — ведущий производитель сельскохозяйственной продукции в Уральском экономическом районе.

Транспортная сеть района имеет достаточно сложный характер. Главная железнодорожная магистраль, проходящая через его территорию — дорога Самара — Оренбург — Ташкент, построенная в 1906 г. и соединившая Европейскую Россию и Среднюю Азию. Кроме этого, от Оренбурга расходятся дороги на Уфу и на Орск. В пределах района начинается несколько нефтепроводов.

Главный город района — **Оренбург** (564 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 546 тыс. чел. без них, площадь 300 км²) основан как крепость при впадении р. Орь в р. Урал в 1735 г. на месте нынешнего г. Орска. Крепость должна была прикрывать формировавшийся в то время район горнозаводской промышленности на Южном Урале. Неоднократно переносилась с места на место, и в 1743 г. крепость Оренбург была построена на месте современного города, перекрыв главный торговый путь, связывавший Центральную Россию со среднеазиатскими ханствами. С этого времени развитие «военно-торгового» Оренбурга было практически не связано с Уралом.

Город становится важнейшим торговым центром, форпостом России на границе Великой Степи. Через Оренбург проходила вся торговля России со Средней Азией, и он же служил главной базой для завоевания нынешних Казахстана и Средней Азии. Строительство в 1877 г. железной дороги Самара — Оренбург еще более увеличило его торговое значение, но с продлением этой дороги до Ташкента в 1906 г. город перестает играть роль торгового центра. Здесь начинается компенсационное развитие промышленности, первоначально — пищевой.

С 1920 по 1925 г. город был столицей Киргизской АССР (ныне — Республика Казахстан), но в ее состав не входил. В ходе «реформы Госплана» выведен из состава Казахстана. Но в межвоенное время основными отраслями промышленности Оренбурга продолжала оста-

ваться пищевая промышленность. В 1938–1957 гг. город носил название Чкалов.

Промышленное развитие города ускоряется в годы ВОВ (эвакуация предприятий из Европейской России) и в первые послевоенные годы (развития нефтедобычи и нефтепереработки). Предприятия Оренбурга, наряду с уже упоминавшимися предприятиями по переработке газа и производству гелия, относятся к трем основным отраслям: машиностроению, легкой и пищевой промышленности. Но особого значения в масштабах страны эти предприятия не имеют.

Орский район Оренбургской области абсолютно не схож по отраслевой структуре хозяйства с Оренбургским районом. Отрасли промышленной специализации района — черная и цветная металлургия. Причем цветная металлургия объединяет производство как цветных, так и легирующих металлов. Большое значение имеет электроэнергетика, но основная часть производимой здесь энергии потребляется в пределах района.

Развитие металлургии в Орском районе началось в 1930-е гг., до этого главной отраслью промышленности здесь была пищевая (переработка животноводческого сырья) — одна из ведущих отраслей промышленности района и в настоящее время.

Сельское хозяйство района специализируется на производстве продукции животноводства преимущественно мясного направления. Но на развитии сельского хозяйства неблагоприятно сказываются горный рельеф и «загрязненность» территории, перенасыщенной металлургическими предприятиями.

Структура транспортной сети Орского района более проста, чем Оренбургского. Через Орск проходит меридиональная дорога, представляющая собой организующую ось Урала и продолжающаяся к югу от Орска в Восточный Казахстан, к Гурьеву (Атырау). Ветка, соединившая эту дорогу с магистралью из Москвы в Среднюю Азию (дорога Орск — Оренбург), построена во время гражданской войны. От этой магистрали расходятся туниковые ветки в районы добычи полезных ископаемых.

Главные города района — Орск и Новотроицк, представляющие собой бицентричную агломерацию.

Орск (244 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 240 тыс. чел. без них) основан в 1735 г. После переноса Оренбурга на его нынешнее место получил название Орской крепости. Развивался крайне медленно, права города получил лишь в 1865 г. В годы Гражданской войны была построена туниковая железная дорога Оренбург — Орск. Индустриализация города нача-

лась со строительства предприятий пищевой промышленности в 1920-е гг.

С открытием в районе Орска месторождений цветных и легирующих металлов к городу была подведена железная дорога от Челябинска через Троицк (1930 г.), и он стал быстро расти. Цветная металлургия и сейчас является главной отраслью промышленности города, второе место занимает машиностроение, начало развития которого приходится на годы Великой Отечественной войны.

Главная отрасль промышленности **Новотроицка** (105 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 98 тыс. чел. без них) — черная металлургия. Основание города связано с освоением Орско-Халиловских железорудных месторождений и строительством Орско-Халиловского металлургического комбината, начавшимся в 1939 г. Новотроицк — один из «городов ГУЛАГа», статус города получил в 1945 г. Металлургический комбинат в Новотроицке является южным завершающим звеном в системе уральских металлургических комбинатов, протянувшейся от Нижнего Тагила.

Свердловская область

Площадь 194,3 тыс. км², население 4 298,0 тыс. чел., в том числе городское 3 604,5 тыс. чел., сельское 693,5 тыс. чел. Центр — Екатеринбург.

В пределах области выделяются три экономико-географических района: Екатеринбургский, Серовский и Тавдинский.

Екатеринбургский район характеризуется чрезвычайно сложной отраслевой и территориальной структурой хозяйства. Основу промышленности района составляют предприятия машиностроения преимущественно старых отраслей и металлургии.

Машиностроение здесь развивается как отрасль специализации с межвоенного времени. В 1920-е гг. происходило массовое закрытие мелких металлургических заводиков, и освободившаяся рабочая сила использовалась для строительства, а затем и эксплуатации машиностроительных и металлургических заводов-гигантов, например, Уральский завод тяжелого машиностроения в Екатеринбурге («Уралмаш») и Нижне-Тагильский вагонзавод. Развитие машиностроения ускоряется во время Великой Отечественной войны (эвакуационная волна индустриализации), в послевоенное время основным видом продукции машиностроительных предприятий района была продукция ВПК. Переутяжеленная структура машиностроения привела к то-

му, что уже в 1960-е гг. темпы развития района, как и области в целом, снизились, а в 1970-е гг. Екатеринбургский район вместе со всем «остропромышленным» Уралом вступил в период кризиса.

Первые металлургические предприятия в пределах района были построены в начале XVIII в., и до начала прошлого столетия металлургия была единственной отраслью промышленности. Заводы Екатеринбургского района, как и всего Урала, были преимущественно небольшими и работали в основном на древесном угле, что и определило их технологическое отставание от предприятий других металлургических районов, проявившееся уже в XIX в. В межвоенное время подавляющее большинство этих заводов было закрыто, но некоторые все же сохранились до нашего времени. Характерный для Екатеринбургского района тип предприятий — небольшие металлургические заводы технологической специализации (чугунолитейные, сталеплавильные, прокатные).

Сельское хозяйство района развито высоко, но оно имеет исключительно пригородный характер и потребности района в продовольствии обеспечить не в состоянии. Подавляющая часть продовольствия завозится из других районов страны.

Транспортная сеть района имеет сложный характер. Ее основу составляют широтная магистраль Москва — Казань — Екатеринбург и далее на восток, и две дороги Екатеринбург — Пермь. Из них большее значение в экономико-географическом отношении, как и в Пермской области, имеет старая дорога («Горнозаводская линия»), представляющая собой организующую ось района. Все эти магистрали соединены между собой многочисленными соединительными ветками, кроме этого, от них отходят тупиковые ветки. Столь сложный характер транспортной сети объясняется тем, что район специализируется на материалоемких отраслях промышленности, предприятия которых формируют чрезвычайно мощные грузопотоки.

Главные города района — Екатеринбург, Нижний Тагил, Первоуральск, Каменск-Уральский, Новоуральск.

Екатеринбург (1 383 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 1 350 тыс. чел. без них, площадь 500 км²). Город основан в 1723 г. как центр горнопромышленного Среднего Урала. Но с освоением рудных месторождений Северного и Южного Урала сообщение с ними через Екатеринбург стало достаточно сложным, и статус центра системы горных промыслов Урала переходит к Перми. Екатеринбург в XIX в. становится в основном промышленным городом, здесь развивалась черная и цветная метал-

лургия, обработка драгоценных и полудрагоценных камней, а также (с середины XVIII в.) золотодобыча.

Толчок развитию города дало строительство в 1878 г. железной дороги Пермь — Екатеринбург. В 1885 г. Екатеринбург был соединен железной дорогой с Тюменью. В 1896 г. Уральская железная дорога была соединена с рельсовой сетью империи дорогой Екатеринбург — Челябинск. Но особенно быстро Екатеринбург (в 1924–1991 гг. Свердловск) стал развиваться после строительства широтных дорог, связавших его с Центральной Россией: дороги через Пермь и Вятку (Северная железная дорога, 1906 г.) и дороги через Казань, построенной в 1920-е гг. В первой половине 1930-х гг. было закончено строительство дороги на Курган через Шадринск, начатое еще до революции. Эта дорога напрямую связала Свердловск с Транссибом, минуя Челябинск.

Железнодорожное строительство межвоенного времени способствовало преобразованию Свердловска (Екатеринбурга) в один из крупнейших в стране машиностроительных центров. Именно в это время в городе строятся крупнейшие из ныне действующих предприятий: «Уралмаш», «Уралэлектротяжмаш», «Уралхиммаш». В годы ВОВ в Свердловск были эвакуированы многочисленные промышленные предприятия.

В послевоенное время особое внимание в развитии Свердловска уделялось социальной сфере. Создаются либо расширяются высшие учебные заведения, научно-исследовательские учреждения, образуется Уральское отделение Академии наук СССР.

В постсоветское время Екатеринбург развивается благодаря своему транспортно-географическому положению, причем развитие это происходит достаточно активно. В городе расположена резиденция полномочного представителя президента России по Уральскому федеральному округу и учреждения окружного уровня. Облик города буквально на глазах меняется в лучшую сторону.

Нижний Тагил (362 тыс. чел., площадь 300 км²) основан в 1722 г. как заводское село; пребывал в этом статусе до 1919 г., когда был объявлен городом. Нижне-Тагильский завод был одним из десятков металлургических заводов Урала, он перерабатывал руду горы Высокой. Но в середине XIX в. значение его резко возросло, что было связано с открытием здесь месторождений меди, малахита и золота. Через Нижний Тагил прошла Пермь-Тюменская железная дорога, что благотворно сказалось на развитии города.

Но особенно быстро город стал расти в межвоенное время, когда началась разработка новых железорудных месторождений на севере

Урала и Кизеловского каменноугольного бассейна, послуживших источниками сырья и топлива для Нижне-Тагильского металлургического комбината, строительство которого было начато в 1940 г. Продукция этого комбината, в свою очередь, использовалась на Нижне-Тагильском вагонзаводе. Эти два предприятия ныне являются градообразующими предприятиями Нижнего Тагила.

Основание **Каменска-Уральского** (177 тыс. чел.) было связано с формированием Туринско-Исетского сельскохозяйственного района. Село на месте нынешнего города основано еще в 1682 г. В 1701 г. здесь был построен чугунолитейный завод. В начале столетия к городу с севера была подведена железная дорога, начинающаяся от Нижнего Тагила и позднее продленная до Шадринска (Курганская область). В 1930-е гг. Каменск-Уральский был соединен железными дорогами со Свердловском и Челябинском.

В 1920-е гг., в ходе коренной реконструкции уральского хозяйства, в городе был построен Синарский трубный завод, а в годы войны — алюминиевый завод. Столь активная индустриализация в значительной мере определялась изменением транспортно-географического положения города, который после завершения строительства железнодорожных линий на Серов, Челябинск и Курган стал одним из важнейших транспортных узлов Урала.

Первоуральск (139 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 125 тыс. чел. без них) в качестве заводского села существует с 1732 г. Статус города получил в 1932 г. в связи со строительством Новотрубного завода, который вместе с влившимися в его состав заводами и сейчас представляет градообразующее предприятие.

Новоуральск (88 тыс. чел. с подчиненными городской администрации населенными пунктами, 85 тыс. чел. без них) имеет официальный статус ЗАТО (закрытого административно-территориального образования). Нынешний город был основан в годы Великой Отечественной войны, как поселок при строящемся авиазаводе. После войны здесь было создано предприятие по производству обогащенного урана, и до 1994 г. город был одним из секретных городов, обозначаясь в официальных документах как Свердловск-44.

Серовский район специализируется на производстве продукции добывающей и «нижних этажей» обрабатывающей промышленности. Здесь добывается железная руда и каменный уголь, основным потребителем которых является Нижне-Тагильский металлургический комбинат. Кроме этого, здесь добываются и частично перерабатываются руды легирующих и цветных металлов, действуют предприятия чер-

ной и цветной металлургии, а также целлюлозно-бумажной промышленности. Металлургические предприятия в этом районе появились еще в конце XIX в., предприятия целлюлозно-бумажной промышленности — в 1930-е гг. Но в целом Серовский район характеризуется намного более низким уровнем хозяйственного освоения, чем Екатеринбургский.

Сельское хозяйство в районе, как и в целом в Свердловской области, существенного значения не имеет. Основу транспортной сети составляют две меридиональные железные дороги, расходящиеся от города Серов к Екатеринбургу и Каменску-Уральскому. Обе дороги были построены в конце XIX в. К северу от Серова идет железная дорога к ст. Идель, от которой отходит ветка к ст. Сергино на Оби (1970-е гг.). По железным дорогам, отходящим на юг от Серова, из района вывозится готовая продукция, потребляемая на юге Уральского экономического района. Железные дороги к северу от Серова служат для доставки лесного сырья из бассейна Оби, предназначенного для деревообрабатывающих и целлюлозно-бумажных предприятий Серовского района.

Главные города района — Серов, Краснотурьинск, Карпинск.

Город *Серов* (101 тыс. чел.) был основан как поселок при Надеждинском заводе в конце XIX в., статус города — с 1926 г. Позднее был переименован в Кабаковск в честь тогдашнего первого секретаря Свердловского обкома ВКП(б), после его ареста вновь стал Надеждинском, а в 1939 г. получил свое нынешнее название. Главная отрасль промышленности города — черная металлургия (производство специальных сталей и ферросплавов).

Краснотурьинск (65 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 59 тыс. чел. без них) основан в середине XVIII в. как поселок при медеплавильном заводе. Позднее в окрестностях города были обнаружены месторождения железной руды и золота, а в 1930-е гг. открыты месторождения бокситов. В годы ВОВ в Краснотурьинске был построен Богословский алюминиевый завод. Сейчас главная отрасль специализации промышленности города — цветная металлургия.

Карпинск (42 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 29 тыс. чел. без них), возник как заводское село в XVIII в. и в советское время развивался как центр угледобычи. В начале XXI в. добыча угля полностью прекращена, перспективы развития города в связи с этим совершенно неблагоприятны.

Тавдинский район — наиболее слабо освоенная часть Свердловской области. Главные отрасли промышленности — лесозаготови-

тельная и деревообрабатывающая. Сельское хозяйство района развито слабо.

Транспортная сеть района имеет линейный характер, через его территорию проходит железная дорога от Екатеринбурга в пределы Ханты-Мансийского автономного округа (ст. Междуреченский на р. Конда).

Главный город района — *Тавда* (35 тыс. чел.). Город возник как станция и поселок лесозаготовителей после строительства железной дороги от Ирбита в 1912 г. Создание новых лесозаготовительных предприятий уже в послереволюционное время привело к строительству новых поселков, в 1937 г. объединенных под общим названием. Главная отрасль специализации хозяйства города — деревообрабатывающая промышленность, есть небольшие машиностроительные предприятия. Градообразующие предприятия большинства населенных пунктов района — исправительно-трудовые учреждения («зоны»).

Челябинская область

Площадь 88,5 тыс. км², население 3 478,6 тыс. чел., в том числе городское 2 852,0 тыс. чел., сельское 626,6 тыс. чел.

На территории области выделяются два экономико-географических района: Челябинский и Магнитогорский.

Отрасли специализации **Челябинского района** — черная металлургия, машиностроение и цветная металлургия. Кроме этого, на территории района ведется добыча бурого угля. Промышленное развитие района началось в конце XIX в., когда здесь были созданы первые крупные промышленные предприятия, относившиеся преимущественно к пищевой отрасли. Черная металлургия и машиностроение начали развиваться практически одновременно в начале 1930-х гг. Если для Свердловской области 1920-е — 1930-е гг. были временем коренной реконструкции промышленности, то в Челябинской области промышленность в эти годы в сущности только создавалась. Но развитие ее, и в особенности промышленности Челябинского района, шло чрезвычайно бурными темпами.

Большое значение для района имели как эвакуационная, так и новая волны индустриализации (годы войны и 1950-е — 1960-е гг. соответственно), а также строительство предприятий новых отраслей машиностроения, в частности радиотехнической промышленности. Но это развитие осуществлялось в основном за счет промышленного

строительства в Челябинске, другие города района развивались медленнее.

Очень важную роль в развитии района играло и играет сельское хозяйство. До конца XIX в. его основной отраслью было растениеводство. После строительства Транссибирской магистрали, западным исходным пунктом которой был Челябинск, здесь началось быстрое развитие молочного животноводства, так же как и на примыкающих территориях Западной Сибири и Северного Казахстана.

Транспортная сеть территории имеет четко выраженный радиально-лучевой характер. Главной магистралью широтного направления является Транссибирская магистраль. На север от Челябинска отходят две дороги в пределы Свердловской области, одна из них ведет к Екатеринбургу, а другая — к Каменску-Уральскому. К югу от Челябинска отходит дорога, которая от Троицка расходится по двум направлениям: к Орску (и далее на юго-запад) и на юго-восток в пределы Казахстана. Эта дорога — участок предполагавшейся Средне-Сибирской магистрали.

Главные города района — Челябинск, Златоуст, Миасс, Конейск, Озерск, Троицк, Снежинск.

Челябинск (1 130 тыс. чел., площадь 500 км²) основан в 1736 г. как крепость. К концу XVIII в. утратил военное значение, став организующим центром сельскохозяйственного района. Существенное экономическое значение приобрел лишь после строительства в 1896 г. западного участка Транссибирской магистрали (Челябинск — ст. Обь, нынешний город Новосибирск).

В городе начинает развиваться пищевая промышленность, ориентированная на переработку как растениеводческого, так и животноводческого сырья. Везти хлеб из Сибири по Транссибу далее Челябинска было невыгодно, поэтому здесь зерно перерабатывали в муку, которую и везли дальше на запад. Предприятия по переработке животноводческого сырья (маслобойки) ориентировались в основном на примыкающие к Челябинску районы. Расширилась площадь района тяготения Челябинска, включившая в свой состав весь юго-запад Западной Сибири и север нынешнего Казахстана.

Первым из предприятий, ныне определяющих промышленное лицо Челябинска, был построен Челябинский тракторный завод (1933 г.). Выбор города в качестве места строительства тракторного завода определялся двумя основными факторами: во-первых, Челябинск был центром обширного сельскохозяйственного района, а следовательно находился близко к потребителю, и, во-вторых, близость металлургической базы (предприятия Среднего и Южного Урала). В

межвоенное время Челябинске строились предприятия черной и цветной металлургии (например, завод ферросплавов, введенный в строй в 1930 г. и цинковый завод).

Крупным центром черной металлургии Челябинск стал во время ВОВ, когда здесь был построен Челябинский металлургический комбинат. В это же время резко возросло производство продукции машиностроения как за счет расширения уже существовавших предприятий (в основном Челябинского тракторного завода), так и за счет эвакуации заводов из Европейской России.

В послевоенное время преобладающее развитие в Челябинске получили новые отрасли машиностроения, что определялось в основном наличием большого количества избыточной рабочей силы в аграрных районах, окружающих Челябинск.

Но уровень развития социальной сферы Челябинска (науки, образования, культуры) заметно ниже, чем Екатеринбурга. Развитие социальной инфраструктуры требует гораздо большего времени и устоявшихся традиций, чем развитие хозяйства.

Златоуст (177 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 175 тыс. чел. без них) основан в 1754 г. как поселок при трех заводах (железодельном, медноплавильном и чугунолитейном). В начале XIX в. здесь началось производство холодного оружия, которым была вооружена большая часть русской армии и полиции (сабли, шашки, кортики и др.). В середине XIX в. город стал первым в России производителем стальных пушек, но это производство было очень быстро переведено в Пермь, имеющую более выгодное транспортно-географическое положение. Сейчас город специализируется на производстве специальных сталей и продукции ВПК.

Миасс (167 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 151 тыс. чел. без них) основан как заводское село в конце XVIII в., город — с 1926 г. Развитие города резко ускорилося в годы Великой Отечественной войны, когда на базе эвакуированного из Москвы автомобильного завода имени Сталина здесь было создано предприятие, в 50-е гг. получившее название «Уральский автомобильный завод». Кроме этого, в Миассе осели эвакуированные предприятия и других отраслей машиностроения. С середины 50-х гг. город становится одним из центров ракетостроения СССР.

Копейск (140 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 137 тыс. чел. без них) был основан как поселок при шахтах формирующегося Южно-Уральского угольного бассейна в 1907 г. Город — с 1935 г. Бывшая основная отрасль промышленности города — угледобывающая, но к настоящему времени до-

быча угля здесь прекращена. Существуют также машиностроительные предприятия, относящиеся в основном к военно-промышленному комплексу.

Озерск (93 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 82 тыс. чел. без них) — закрытое административно-территориальное образование (ЗАТО). Озерск был основан в 1945 г. как поселок при строящемся горно-химическом комбинате, сейчас именующемся «Маяк» и производящем оружейный плутоний. До 1994 г. был одним из секретных городов, обозначался как Челябинск-65.

Троицк (79 тыс. чел.) — один из самых старых городов Челябинской области, в качестве крепости существует с 1743 г., город — с 1784 г. Троицк был одним из главных торговых городов на караванных путях, соединявших Российскую империю со среднеазиатскими государствами (Бухарой, Хивой, Кокандом). В настоящее время градообразующее предприятие — Троицкая ГРЭС.

Еще одно ЗАТО в Челябинской области — город **Снежинск** (49 тыс. чел.), бывший Челябинск-70. Основан в 1957 г., статус города получил вместе с рассекретиванием в 1994 г.

Магнитогорский район начал формироваться в 1920-е гг., когда было начато промышленное освоение железорудного месторождения горы Магнитной, строительство Магнитогорского металлургического комбината и города Магнитогорска. Практически единственная отрасль промышленной специализации района — черная металлургия, базировавшаяся первоначально на использовании местных руд, а сейчас получающая сырье с Соколовско-Сарбайской группы месторождений в Кустанайской области Казахстана.

Основная отрасль сельского хозяйства района — животноводство, и в этом район чрезвычайно схож с примыкающими территориями Казахстана.

Через территорию района проходят меридиональная железная дорога от Челябинска через ст. Каргалы на Орск и далее к юго-западу и субширотная дорога от Уфы через Магнитогорск к ст. Каргалы.

Главный город района — **Магнитогорск** (408 тыс. чел.). Крепость в районе нынешнего города была основана еще в 1743 г. Тогда же здесь было открыто месторождение железной руды горы Магнитной, но разработка его на протяжении XVIII–XIX вв. не велась. Гора Магнитная располагается на восточном склоне Южного Урала в засушливом районе, поэтому использовать для вывоза железной руды реки, главные пути сообщения того времени, было невозможно. Развитие собственно города связано со строительством Магнитогорского

металлургического комбината в конце 1920-х — начале 1930-х гг. Этот комбинат является градообразующим предприятием города и в настоящее время.

Второй по численности населения город района — *Карталы* (29 тыс. чел.). Город возник как станция на железной дороге Троицк — Орск в 1917 г. Город — с 1944 г. Основная функция до настоящего времени — железнодорожный узел.

Особенность Магнитогорского района — названия многих населенных пунктов на его территории даны в честь побед русского оружия в войнах XVIII — первой половины XIX в. (например, пос. *Фершампенуаз* — 4 тыс. чел., центр Нагайбакского района; с. *Париж* в том же районе и др.).



**АЗИАТСКАЯ РОССИЯ
(ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ, ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ,
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РАЙОНЫ)**

СОСТАВ РЕГИОНА

Азиатская Россия: площадь 12 778,3 тыс. км² (74,8% территории России), население 28 941,4 тыс. чел. (20,2% населения России), городское население 21 210,9 тыс. чел. (20,3% городского населения России), сельское население 7 730,5 тыс. чел. (20,5% сельского населения России).

В состав *Западно-Сибирского экономического района* входят Республика Алтай, Алтайский край, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская и Тюменская области (с Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономными округами).

Площадь района 2 454,1 тыс. км² (14,4% территории России), население 14 473,1 тыс. чел. (10,1% населения России), городское население 10 598,8 тыс. чел. (10,1% городского населения России), сельское население 3 874,3 тыс. чел. (10,3% сельского населения России).

К *Восточно-Сибирскому экономическому району* относятся Республика Бурятия, Республика Тува, Республика Хакасия, Забайкальский край, Красноярский край, Иркутская область.

Площадь района 4 154,8 тыс. км² (24,3% территории России), население 8 176,4 тыс. чел. (5,7% населения России), городское население 5 907,7 тыс. чел. (5,6% городского населения России), сельское население 2 268,7 тыс. чел. (6% сельского населения России).

Дальневосточный экономический район — Республика Саха (Якутия), Камчатский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская, Магаданская, Сахалинская области, Еврейская автономная область, и Чукотский автономный округ.

Площадь района 6 169,4 тыс. км² (36,1% территории России), население 6 291,9 тыс. чел. (4,4% населения России), городское население 4 704,4 тыс. чел. (4,5% городского населения России), сельское население 1 587,5 тыс. чел. (4,2% сельского населения России).

ИСТОРИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ХОЗЯЙСТВА

Началом процесса хозяйственного освоения современной территории Азиатской России можно считать XI–XII вв. К этому времени относятся первые походы новгородцев в Закаменную Югру (север Западной Сибири). Из новгородских владений в бассейн Оби вело два главных пути: один через моря Северного Ледовитого океана и реки Ямала в Обскую губу, второй — по рекам бассейна Печоры до печорско-обского водораздела и далее по рекам Обского бассейна. Но в этот период вся «хозяйственная деятельность» здесь ограничивалась сбором дани с местных племен. Московские отряды впервые проникают в Закаменную Югру после присоединения Новгорода в конце XV в. С этого времени в полной титулатуре русских монархов присутствовал титул «князей югорских и кондийских».

К середине XVI в. сложилось три главных направления сообщений между русскими землями и территориями к востоку от Камня (Уральского хребта), каждое из которых распадалось на несколько путей. Пути на севере Урала вели из бывших новгородских владений в Закаменную Югру, пути в средней части Урала соединяли московские владения с Сибирским ханством (через северные притоки Камы), а южнее проходили пути, связывавшие Сибирское ханство с Казанским (через южные притоки Камы). С завоеванием Казани в 1552 г. московские владения стали непосредственно граничить с землями сибирских ханов. Утверждение русской власти на Камне заняло около трех десятилетий, и в 1580-е гг. движение на восток продолжилось. В 1581 г. по одному из торговых путей в Сибирское ханство прошел первый казачий отряд во главе с Ермаком. Этот год считается годом завоевания Сибири.

В 1586 г. был основан первый русский город в Сибири — Тюмень, заложенный на месте татарского города Чинги-Тура. Главным путем в Сибирские земли в это время был путь по р. Вишере (притоку Камы) и Лозьве, притоку Тавды, в свою очередь впадающей в Тобол. При впадении Тобола в Иртыш, в узле системы водных коммуникаций Западной Сибири, в 1587 г. был основан Тобольск (на своем нынешнем месте с 1610 г.).

В 1598 г. открыт новый путь в Сибирь, проходивший через реки Чусовая и Тура. Старый путь через Лозьву был оставлен, а в верховьях Туры построен город Верхотурье (ныне — в Свердловской области), бывший главными «воротами в Сибирь» на протяжении полутора столетий (XVII — первая половина XVIII в.).

На севере Западной Сибири активно использовались старые новгородские пути. Опорными пунктами русской колонизации здесь были Берёзов (современное село Берёзово), расположенный при впадении Северной Сосьвы в Обь, и Обдорск (нынешний Салехард) — неподалеку от впадения Оби в Обскую губу. Главным городом Севера Сибири, центром системы путей сообщения, был город Мангазея («Мангазея Златокипящая»), основанный в 1600 г. в среднем течении реки Таз. От Мангазеи начинался волок к р. Турухан, относящейся уже к бассейну Енисея.

Продвижение на восток как по южному, так и по северному направлениям шло достаточно быстро. Уже в 1604 г. на востоке Обского бассейна был основан Томск. В 1610-е — 1620-е гг. укрепляется русская власть в бассейне Енисея: в среднем течении реки, при устье р. Кемь, связанной Маковским волоком с р. Кеть, притоком Оби, неподалеку от устья Ангары был построен Енисейский острог (нынешний город Енисейск). В 1620 г., продвигаясь в северном направлении, русские отряды впервые перешли в бассейн Лены (через Нижнюю Тунгуску и Вилюй).

Но в 1619 г. движение морских судов из Архангельска в Сибирь (по «мангазейскому ходу») было запрещено. Причиной этого запрета было опасение, что к сибирским берегам морем могут подойти иностранные корабли. В большинстве исследований по истории Сибири этому запрету дается негативная оценка, однако следует учитывать, что русская власть за Камнем в это время была крайне слаба, Сибирь сотрясали восстания «людьясанных народцев», казачьи отряды прорывались на восток ценой больших жертв в многочисленных сражениях. В этих условиях появление у сибирских берегов иностранных торговых судов (а за ними пришли бы и военные корабли) могло самым неблагоприятным образом сказаться на судьбе Русской Сибири.

Мангазея приходит в упадок, жители покидают город, и он исчезает с лица Земли. Само местонахождение города оставалось загадкой до 1930-х гг. Дальнейшее движение на восток происходило в основном в южном направлении, где узловыми пунктами были Верхотурье, Тобольск и Енисейск.

В 1620-е — 1630-е гг. осваивается путь вверх по Ангаре до устья реки Илим, с которой по Илимскому волоку переходили в бассейн Лены. Первым русским поселением на р. Лене стал Усть-Кутский острог, основанный в 1631 г. В 1632 г. в среднем течении Лены закладывается Якутский острог, ставший опорным пунктом колонизации всего бассейна Лены. По рекам Ленского бассейна русские отряды

продолжают движение на восток (по Алдану), на юг (по Витиму) и на север (по самой Лене).

Движение на восток позволило выйти на побережье Охотского моря (1639 г.), на север — освоить морские пути к устьям Яны, Индигирки и Колымы, на юг — проникнуть в бассейн Амура (1651 г. — основание Албазина, русской крепости на Амуре), что привело к первому столкновению интересов России и Китая.

Более длительным было проникновение на восток по Ангаре, где продвижение русской власти столкнулось с ожесточенным сопротивлением бурят. Лишь в 1661 г. было основано первое русское поселение в верхнем течении Ангары — Иркутский острог (нынешний город Иркутск), в 1660-е гг. осваивается восточное побережье Байкала и бассейн р. Селенга, из которого по волокам можно было перейти в бассейн Амура. Формируется второе, более удобное, направление транспортных связей русских владений в Приамурье с остальной Сибирью (наряду с уже существовавшим путем по рекам Ленского бассейна).

Но в 1689 г. после установления русско-китайской границы часть этих владений (Албазинское воеводство) пришлось оставить. По Нерчинскому договору линия границы достаточно четко устанавливалась там, где проживали монгольские племена. На территориях, примыкавших к Маньчжурии (родине правившей в Китае династии Цин), граница не устанавливалась, но здесь запрещалось селиться подданным как России, так и Китая. В соответствии с этим русскому населению пришлось уйти из Приамурья, уничтожив построенные города. Этот договор (так же как и запрет «мангазейского хода») оценивается чаще всего негативно. Однако если бы армии Китая не ограничились осадой Нерчинска при его подписании, а пошли дальше на север и на запад, то нынешние границы России могли бы быть совсем другими. Граница же, установленная в 1689 г., в большей своей части и в настоящее время является государственной границей Российской Федерации.

Еще раньше, в середине XVII в., остановилось расширение русских владений вверх по Иртышу, Оби и Енисею. Крайним южным опорным пунктом России на Иртыше был город Тара (на севере современной Омской области), на востоке Обского бассейна — Кузнецкий острог и на Енисее — Красноярск. Дальнейшему продвижению русской власти на юг препятствовало Джунгарское ханство — «кочевое государство», владения которого включали в свой состав современный Западный Китай и почти весь Казахстан. Во второй половине XVII в. это государство достигло своего расцвета.

Основным направлением хозяйственной деятельности в Сибири в XVII в. была добыча «мягкой рухляди» — мехов. Весь этот век в истории Азиатской России может быть охарактеризован как «пушная лихорадка» (по аналогии с «золотой лихорадкой» в США XIX в.). Отряды землепроходцев шли все дальше и дальше на восток по мере истощения запасов пушного зверя. Для обеспечения контроля над меховой торговлей правительство строило новые крепости. В истории завоевания Сибири не меньше (а то и больше!) захватывающих сюжетов, чем в истории освоения Дикого Запада в США либо колонизации Америки испанцами, только известны они нам гораздо хуже.

Основным путем заготовки мехов был сбор «ясака» (дани, собираемой с местных племен). Каждый «инородец» мужского пола должен был в год сдать 10 собольих шкурок, если он был женат, и 5 — если холост. Кроме этого, в ясак полагалось сдавать каждую десятую добытую шкурку. Существовали и особые виды ясака: при первоначальном покорении и т. п. Понятно, что при такой системе «мягкой рухляди» становилось все меньше и меньше.

Торговля мехами осуществлялась на ярмарках, из которых главной была Енисейская. Енисейский острог (Енисейск) был в это время центром системы транспортных коммуникаций Сибири, основу которой составляли реки. От Енисейска расходились пути в Западную Сибирь (через Маковский волок) и в Восточную Сибирь (по Ангаре). Конечными пунктами этой системы коммуникаций были: на западе — Верхотурье, на востоке — Косой Острожек (нынешний Охотск), расположенный при впадении рек Охота и Кухтуй в Охотское море.

К концу XVII в. запасы пушного зверя в Сибири были в значительной мере исчерпаны, в связи с чем начинается расширение русских владений в Азии и формирование здесь новых направлений хозяйственной деятельности. В 1716–1719 гг. строятся русские крепости в среднем и верхнем течении Иртыша (современные города Омск, Павлодар, Семипалатинск и Усть-Каменногорск). Власть России утверждается на Алтае, южная граница русских владений по Енисею продвигается до Западного Саяна. В состав России включается Камчатка. Главной из новых отраслей хозяйства становится горнодобывающая промышленность: на Алтае и в Забайкалье (район Нерчинска) начинается добыча руд цветных металлов (меди, серебра, свинца), в Минусинской котловине — железной руды. На Камчатке основной отраслью хозяйства остается пушной промысел.

В начале XVIII в. значение одной из главных отраслей хозяйства Сибири приобретает внешняя торговля. В это время Россия была единственной европейской страной, которая могла торговать с Кита-

ем, морские порты этого государства были закрыты для иностранных судов. По русско-китайскому договору 1728 г. было определено два пункта, где разрешалась меновая торговля между русскими и китайскими купцами: на русской стороне границы — Кяхта, и на китайской — Маймачен, но в нем торговля практически не велась. Кяхта, расположенная у границы в бассейне Селенги, стала единственным местом, где русские (и вообще европейские) товары обменивались на китайские.

Система путей сообщения Сибири начинает ориентироваться в первую очередь на обеспечение потребностей «кяхтинского торгога». Если в XVII в. главным путем Восточной Сибири был путь по Ангаре и Илимю на Лену и далее к Якутску, а путь вверх по Ангаре к Иркутску имел второстепенное значение, то в XVIII в. они меняются ролями. Однако в первой половине XVIII в. основными путями Сибири продолжали оставаться водные, а главным торговым городом — Енисейск.

В каждом из крупных речных бассейнов формируются земельные районы: в Обь-Иртышском бассейне (в Туринско-Исетском междуречье на западе и в Кузнецкой котловине на востоке), в Енисейском бассейне (в Минусинской котловине), в Ленском бассейне (на Верхней Лене).

Во второй половине XVIII в. территориальная структура хозяйства Сибири коренным образом меняется. В 1757 г. Джунгария была уничтожена Китаем (из двухмиллионного народа выжило всего около 50 тыс. чел.), и этот разгром дал возможность России закрепиться в лесостепной и степной полосах Сибири. До этого русские владения ограничивались тайгой, а южнее властвовали кочевники.

После уничтожения Джунгарии создается новая линия крепостей, под защитой которых строится тракт, соединивший Москву с Иркутском (в Европейской России он назывался Сибирским, в Сибири — Московским), ставший главной дорогой Сибири. К концу XVIII в. территории, примыкающие к этому тракту, были относительно густо заселены, и вдоль него проживала большая часть населения Азиатской России.

Широтный водный путь, бывший «организующей осью» Сибири на протяжении полутора столетий (XVII — первая половина XVIII в.), теряет свое значение и распадается. Его отдельные участки осваиваются изолированно друг от друга. Прекращается движение по рекам товаров «кяхтинского торгога» — главного торгового груза Сибири того периода. Резко снижается значение городов, расположенных в узловых пунктах водных путей — Енисейска и Тобольска.

Население смещается из северной таежной полосы на юг Сибири. Главным направлением хозяйственной деятельности на территории, примыкающей к Сибирскому тракту, становится обеспечение «яхтинской торговли». В северной части Сибири основным занятием населения оставалась охота на пушного зверя, на Алтае и в Забайкалье — горное дело, а в Южной Сибири — земледелие. Однако в размещении сельскохозяйственных районов произошли некоторые изменения: в связи с развитием горных промыслов Алтай главный земледельческий район восточной части Обского бассейна сместился из Кузнецкой котловины в Алтайские степи.

Необходимость в постоянном изыскании новых источников пушнины (в связи с чрезвычайно быстрым истощением старых) привела к тому, что во второй половине XVIII в. русские владения шагнули в Америку. Но освоение Аляски несколько отличалось от Азиатской России: управление Русской Америкой осуществлялось не правительством, а созданной специальной для этого в 1799 г. Российско-Американской компанией. Формально Аляска являлась не государственной территорией России, а владением этой компании (так же как большая часть нынешней Канады до 1864 г. была владением частной «Компании Гудзонова залива»).

В 1840-е гг. начинается развитие новой отрасли хозяйства Сибири — золотодобывающей. Первый по времени открытия золотоносный бассейн Сибири — Енисейский, расположенный в среднем течении Енисея. Его разработка оживила совсем было пришедшую в упадок хозяйственную жизнь Енисейска, но это оживление было кратковременным и завершилось к концу 1860-х гг., когда был открыт новый золотодобывающий район (Витимский) в бассейне Лены.

В первой половине XIX в. главной отраслью хозяйства Сибири продолжала оставаться «яхтинская торговля». Но уже в 1850-е гг. ее значение начинает сокращаться, а к концу XIX в. «яхтинский торг» приобрел исключительно местное значение. Основной причиной этого стало открытие морских портов Китая для иностранных судов и формирование тем самым более удобных путей, связывающих Европу и Китай, чем долгий и сложный путь через Сибирь.

Первые пароходы на реках Сибири появились в 1840-е гг., но относительно года сооружения первого парохода, его названия и хозяина существует несколько взаимоисключающих точек зрения. Однозначно можно утверждать лишь то, что первые пароходы появились на тех участках широтного водного пути, которые сохранили транзитное значение для движения грузов «яхтинского торго» (на Байкале — Лиственничное-Посольское и в Обь-Иртышском бассейне —

Томск-Тюмень). В Ленском и Енисейском бассейнах, где движение по внутренним водным путям служило лишь для удовлетворения местных нужд, оно возникло намного позже (в конце 1850-х — начале 1860-х гг.).

Однако в первые десятилетия существования парохозяйства его развитие не привело к серьезным изменениям в территориальной структуре хозяйства. Главной проблемой продолжала оставаться связь крупных регионов (речных бассейнов) Азиатской России между собой, а также сообщение между Сибирью в целом и Европейской Россией.

Во второй половине XVIII–XIX вв. из трех главных составляющих Азиатской России (Западной Сибири, Восточной Сибири и Дальнего Востока) наиболее высоким уровнем хозяйственного освоения и темпами развития отличалась центральная часть (Восточная Сибирь), специализацией которой была торговля. Главным городом всей Азиатской России был Иркутск, откуда расходились пути в Европейскую Россию, Забайкалье, Якутскую область (и далее в Русскую Америку).

В Западной Сибири наиболее освоенным регионом был Алтай, но темпы его развития снизились в сравнении с XVIII в. из-за истощения месторождений полезных ископаемых. Север Дальнего Востока развивался чрезвычайно медленно. Эта территория, отрезанная труднопроходимыми горными системами от остальной Азиатской России, образовывала единый хозяйственный комплекс с Русской Америкой и реально управлялась Российско-Американской компанией, а не губернской администрацией.

В 1830-е — 1860-е гг. изменяются границы территории русских владений за Уралом. В 1830-е — 1840-е гг. строятся русские крепости в современном центральном Казахстане и на побережье Каспийского моря, в 1850-е гг. власть России утверждается в южном Казахстане, послужившем «плацдармом» для завоевания среднеазиатских ханств.

В 1840-е гг. русские экспедиции исследуют Приамурье, где по Нерчинскому миру 1689 г. русско-китайская граница установлена не была, и убеждаются в том, что власть Поднебесной империи сюда не достигает. В 1850 году в устье Амура был заложен первый русский город на юге Дальнего Востока — Николаевск-на-Амуре (при устье Амура), вслед за ним строятся русские посты на морском побережье к югу от устья Амура. Но русское освоение юга Дальнего Востока противоречило нормам Нерчинского договора, определявшего русско-китайские отношения на протяжении почти двух веков, потому возникла необходимость в его пересмотре.

Новый, Айгунский, договор был подписан в 1858 г. По этому договору границей русских и китайских владений становился Амур, а территория современного Приморья оставалась неразграниченной. Окончательно нынешняя российско-китайская граница была установлена в 1860 г. Пекинским договором, согласно которому Приморье отошло в состав России, а Уссури стала пограничной рекой. Как Айгунский, так и Пекинский договоры не вполне корректны с юридической точки зрения, что и дало основание Китаю в 1960-е — 1970-е гг. предъявить СССР территориальные претензии. Недавно завершившаяся демаркация российско-китайской границы, невзирая на незначительные уступки со стороны России, привела к тому, что Китай признал существующую линию границы.

В те же десятилетия была установлена и российско-японская граница. Согласно первому договору между Россией и Японией (1855 г.) остров Сахалин объявлялся неразграниченной территорией. Большая часть Курильских остров признавалась российским владением, а четыре южных острова (предмет современных территориальных претензий Японии) — японским. В 1875 г. вся Курильская гряда была передана Японии, которая в свою очередь признала Сахалин владением России.

Присоединение юга Дальнего Востока привело к отказу России от американских владений. Запасы пушного зверя на Аляске были в основном исчерпаны еще в 1830-е гг. и с этого времени Русская Америка не приносила никаких доходов империи, требуя чрезвычайно больших расходов на свое содержание. Сообщение с американскими владениями России осуществлялось либо по очень сложному пути через реки бассейна Лены, Охотского моря и порты Охотоморского побережья (Охотск, затем — Аян), либо по морскому пути от Петербурга (либо в обход Америки, либо вокруг Африки). Русские кругосветные экспедиции имели главной целью снабжение Аляски хлебом и другими «жизненными припасами».

Казна не могла одновременно субсидировать содержание Русской Америки и освоение юга Дальнего Востока, и выбор был сделан в пользу последнего. В 1867 г. Аляска была продана США за 7,2 млн долларов и установлена современная граница России и Соединенных Штатов.

Но транспортная проблема для Дальнего Востока была столь же острой, как и для Русской Америки. Сообщение Дальнего Востока и Европейской России могло осуществляться лишь морем, для чего был создан «Добровольный флот» — судоходная компания, выполнявшая рейсы между портами Европейской России и Владивостоком. Начи-

нается изыскание путей, способствующих закреплению за Россией ее новых владений.

Исследовалась даже возможность создания русской колонии на морских путях, соединяющих Европейскую Россию и Дальний Восток (экспедиция Н. Н. Миклухо-Маклая на Новую Гвинею, 1870 г.). Но наиболее простым вариантом создания системы путей, ведущих в новые владения России, первоначально представлялось формирование смешанного железнодорожно-водного пути через всю Сибирь, основу которого должны были составлять реки. Речные бассейны предполагалось соединить железными дорогами либо искусственными водными путями. В 1880-е гг. были начаты работы по созданию двух главных элементов такого соединения: Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги и Обь-Енисейского водного пути. Железная дорога соединяла Волжско-Камский и Обь-Иртышский бассейны, а водный путь — бассейны Оби и Енисея, откуда открывался дальнейший путь на восток по Ангаре.



Рис. 13. Обь-Енисейский водный путь, р. Кас, Александровский шлюз в конце XX в.
Фото В. Л. Мартынова, 1994

Железная дорога была построена в 1885 г., водный путь в основном построен в 1893 г., но судьба их сложилась по-разному. Строительство Уральской железной дороги обеспечило продукции сельского хозяйства возможность выхода на рынки Европейской России, что определило чрезвычайно быстрый рост сельскохозяйственного производства в Западной Сибири и привело к формированию новых земледельческих районов в Среднем Прииртышье и на Алтае. При этом специализация хозяйства на Алтае коренным образом изменилась. Если до строительства Уральской железной дороги главной его отраслью была горнодобывающая промышленность, а сельское хозяйство имело обслуживающий характер, то после ее строительства сельскохозяйственное производство становится главной отраслью региона (это проявилось и в изменении его официального наименования: Алтайский горный округ стал Алтайским округом).

Сооружение Уральской железной дороги сказалось не только на росте объема перевозок грузов, но и привело к изменению главных направлений движения. Если до строительства дороги ввоз грузов в Сибирь превышал в весовом исчислении вывоз, то в начале 1890-х гг. он приобрел обратный характер (резкое превышение вывоза над ввозом), сохранившийся до настоящего времени.

Бурный хозяйственный рост, начавшийся в Западной Сибири после создания устойчивой транспортной связи с Европейской Россией, давал основание предполагать, что подобный рост возможен и в других частях Сибири при установлении аналогичной связи. Планы создания смешанного железнодорожно-водного сообщения оставляются и начинается проектирование железной дороги через всю Сибирь от Урала до Тихого океана — Транссибирской железнодорожной магистрали.

Если Уральская железная дорога была устремлена в будущее Сибири, то Обь-Енисейский водный путь — в прошлое. Его сооружения были рассчитаны на движение небольших судов, предназначенных для перевозки относительно малообъемных и дорогостоящих товаров «яхтинского торго». Прекращение этого торго привело к тому, что водное сообщение практически не использовалось, поскольку перевозка сельскохозяйственной продукции из Восточной Сибири водным путем требовало по меньшей мере двух перегрузок и была очень дорогостоящей. Кроме того, везти ее было некуда: ни Западная Сибирь, ни Европейская Россия не испытывали надобности в восточно-сибирском хлебе.



Рис. 14. Обь-Енисейский водный путь, соединительный канал между бассейнами Оби и Енисея. Фото В. Л. Мартынова, 1994

В 1891 г. было начато строительство восточного, Уссурийского, участка Транссибирской магистрали, а 1892 г. — Западно-Сибирского. Дорога в основном была закончена к концу XIX в., но на некоторых участках работы продолжались: в 1905 г. со строительством Круго-Байкальской железной дороги образовался сплошной рельсовый путь от Челябинска до Владивостока (до этого через Байкал поезда переправлялись на ледоколах-паромах), а в 1916 г. выстроена Амурская железная дорога, прошедшая от Владивостока до Читы через Хабаровск, т. е. целиком через территорию России. До окончания строительства Амурской дороги главным ходом Транссиба была Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), соединявшая Читу и Владивосток по кратчайшему расстоянию (через Маньчжурию, северо-восточную часть Китая).

Строительство Транссиба способствовало чрезвычайно быстрому росту населения и развитию хозяйства, а также трансформации его отраслевой и территориальной структуры.

Увеличивается «широтная» территориальная неравномерность размещения хозяйства Азиатской России, проявившаяся еще в XVIII в. со строительством Московско-Сибирского тракта. Практически весь поток переселенцев из Европейской России оседал в южной части Азиатской России, примыкавшей к железной дороге. Города, расположенные при пересечении Транссиба и главных речных путей, росли фантастически быстрыми темпами. В 1903 г. при пересечении железной дороги и р. Обь был образован город Ново-Николаевск, нынешний Новосибирск, крупнейший город Азиатской России; резко

растет население и экономический потенциал Омска, расположенного при пересечении Транссиба с рекой Иртыш и бывшего в XIX в. исключительно «административным» городом. Одновременно снижается значение старых экономических центров Сибири, оказавшихся в стороне от Транссибирской магистрали, особенно Томска.

Некоторой спецификой отличалось в это время развитие хозяйственных центров Дальнего Востока. В 1895 г. Япония после победы над Китаем получила в аренду Ляодунский полуостров, но Россия в ультимативной форме потребовала от Японии передачи права на аренду ей. Это требование было выполнено. На Ляодунский полуостров была проведена ветка от КВЖД и построено два русских порта — торговый (Дальний) и военный (Порт-Артур), ставшие на короткое время главными портами России на Тихом океане. Здесь была образована особая административная единица — Квантунская область. Организующим центром всех русских владений и концессий на Дальнем Востоке стал Харбин, город, возникший в ходе строительства КВЖД при пересечении этой дороги и р. Сунгари. Конкуренция с портами Ляодунского полуострова замедляла развитие Владивостока, а с Харбином — Хабаровска. Но после поражения России в войне с Японией (1905 г.) города южной части Дальнего Востока начали расти столь же быстро, как и города юга Западной Сибири.

Изменяется структура сельскохозяйственного производства. Земледельческие районы, тяготевшие к речным путям, «вытягиваются» в широтном направлении, сливаются и образуют полосу сплошного хозяйственного освоения на примыкающих к железным дорогам территориях. В Западной Сибири значение ведущей товарной отрасли сельского хозяйства приобретает молочное животноводство (производство животного масла). Развитие этой отрасли как отрасли специализации объясняется благоприятными природными условиями и дороговизной железнодорожной перевозки, ложившейся непомерным бременем на стоимость сибирского хлеба.

Эта дороговизна еще более усугублялась «челябинским тарифным переломом», специально введенным правительством для защиты хлебного рынка Европейской России. При вывозе сибирского хлеба за границу через Котлас и Архангельск по специально выстроенной для этого в 1898 г. железной дороге и Северной Двине «челябинский тарифный перелом» не действовал, но сам путь был сложным и дорогим.

На востоке Западной Сибири главной товарной отраслью сельского хозяйства продолжало оставаться земледелие. Хлебные грузы оттуда отправлялись по рекам Обь-Иртышского бассейна до Тюмени, где перегружались на Уральскую железную дорогу. Возможность вы-

воза хлеба из столь отдаленных территорий в Европейскую Россию определялась тем, что водная перевозка была значительно дешевле железнодорожной.

На Дальнем Востоке и в Восточной Сибири сельское хозяйство продолжало развиваться в изолированных друг от друга небольших районах и имело исключительно местное значение. Восточная Сибирь практически не вывозила продукцию сельского хозяйства, но и не ввозила ее. Движение хлебных грузов имело меридиональный характер (южная часть региона снабжала хлебом северную). На юге Дальнего Востока собственное сельскохозяйственное производство не обеспечивало потребностей развития территории, поэтому значительная часть хлеба и другой сельскохозяйственной продукции ввозилась из Северо-Восточного Китая (Маньчжурии).

В конце XIX в. в Азиатской России начинается развитие угледобывающей промышленности. Осваиваются угольные месторождения юга Дальнего Востока. Перед Первой мировой войной создается акционерное общество «Копикуз» («Копи Кузбасса»), начавшее разработку Кузнецкого бассейна. Была построена «углевозная» железная дорога Юрга — Кольчугино. Разрабатываются угольные месторождения юга Дальнего Востока.

В 1905 г. часть острова Сахалин южнее 50 градуса северной широты отошла к Японии. В 1911 году в соответствии с русско-японской конвенцией, определившей границы зон влияния (зоной преимущественных интересов Японии признавалась Южная Маньчжурия и Корея, а России — Северная Маньчжурия и Внешняя Монголия), под протекторат России перешла часть территории Китая — так называемый Урянхайский край (сейчас это — Республика Тува в составе Российской Федерации).

При общем росте экономического потенциала Азиатской России в конце XIX — начале XX в. прослеживаются значительные различия темпов этого роста по ее регионам. Они резко снижаются в Восточной Сибири. Почти полное отсутствие промышленности и низкий уровень развития сельского хозяйства определили тот факт, что после прекращения «яхтинской торговли» Восточная Сибирь вступает в период стагнации.

Наиболее динамично развивающимся регионом Азиатской России в начале столетия была Западная Сибирь. Численность населения здесь росла чрезвычайно быстро в силу того, что в Западной Сибири оседала большая часть переселенцев из Европейской России, соответственно увеличивалось и производство продукции сельского хозяйства — главной отрасли специализации Сибири этого периода.

Юг Дальнего Востока, до середины XIX в. находившийся вне пределов России, в начале XX в. был одним из наиболее бурно развивающихся ее регионов.

Коренным отличием Дальнего Востока от других регионов Азиатской России являлась «обращенность» его системы хозяйственных связей за пределы России. Экономическое взаимодействие Дальнего Востока с остальной страной было крайне слабым.

В годы Гражданской войны хозяйство Азиатской России пострадало меньше, чем Европейской части государства. Причина этого — различие уровней хозяйственного освоения двух главных регионов нашего государства. Чем сложнее структура хозяйства, тем сильнее воздействие на нее «внешних факторов» (войн, изменения границ и т. д.) и выше расходы на восстановление этого хозяйства. Азиатская Россия, невзирая на чрезвычайно высокие темпы экономического роста в начале XX в., являлась в целом отсталым аграрным регионом, хозяйство которого имело полунатуральный характер.

Кроме этого, для гражданской войны была характерна следующая закономерность: чем более заселенной была территория, тем более ожесточенной борьба за установление на ней того или иного политического режима. Вследствие этого самым пострадавшим регионом Азиатской России были ее наиболее освоенные части — юг Западной Сибири и юг Дальнего Востока.

Особые условия войны в Азиатской России (громадные расстояния при очень слабо развитой системе путей сообщения, огромные малонаселенные территории) потребовали от участвовавших в ней сторон принятия неординарных мер, одной из которых стало создание в 1920 г. Дальневосточной республики (ДВР) — формально независимого от РСФСР государства. ДВР выполняла сразу две функции: во-первых, она использовалась как «полигон» для проверки экономических реформ, распространенных впоследствии на всю Россию и известных как нэп (здесь впервые в послереволюционной России было восстановлено право частной собственности, введено свободное обращение золотых денег и т. д.); во-вторых, на эту республику было возложено ведение Гражданской войны на Дальнем Востоке. После того как армия ДВР в 1922 г. заняла Владивосток, республика была упразднена. Но последний участок российской территории (Северный Сахалин) японские интервенты покинули лишь в 1925 г.

Уже в годы Гражданской войны началось создание первых национально-государственных образований в Азиатской России. В 1921 г. была образована Бурят-Монгольская автономная область (в составе РСФСР), в 1922 г. — Якутская АССР (сейчас — Республика Саха

(Якутия)) и Монголо-Бурятская автономная область (в составе ДВР), а также Ойротская автономная область (ныне — Республика Алтай). В 1923 г. Бурят-Монгольская и Монголо-Бурятская АО объединились и образовали Бурят-Монгольскую АССР (ныне — Республика Бурятия).

«Национально-государственное» строительство было продолжено в ходе административной реформы 1920-х гг., при проведении которой в Азиатской России было образовано три административно-территориальных единицы: Западно-Сибирский край, Восточно-Сибирский край и Дальневосточный край. В состав Западно-Сибирского края была включена Ойротская АО, на юге Восточно-Сибирского края образована Хакасская АО (1930 г., сейчас — Республика Хакасия), и на Дальнем Востоке — Еврейская автономная область (1934 г.).

В 1929 г. была введена новая категория национальных административных единиц — национальные округа (с 1977 г. именующиеся автономными округами — АО), большая часть которых была образована в Азиатской России. Это Ямало-Ненецкий, Остяко-Вогульский (Ханты-Мансийский), Долгано-Ненецкий (Таймырский), Эвенкийский, Чукотский, Корякский, Витимо-Олёкминский и Охотско-Эвенский национальные округа. Последние два были упразднены в 1930-е гг., но количество национальных округов осталось неизменным: в связи с сокращением территории Бурят-Монгольской АССР на территориях, населенных бурятами, но отошедших от БМ АССР, были образованы Усть-Ордынский и Агинский Бурятские автономные округа (сейчас — в Иркутской и Читинской областях соответственно). В начале XXI в. часть автономных округов была упразднена, а их территории напрямую включены в состав областей и краев, в состав которых эти округа входили раньше. Это относится к Корякскому АО (нынешний Камчатский край), Агинскому Бурятскому АО (Забайкальский край), Усть-Ордынскому Бурятскому АО (Иркутская область), Эвенкийскому и Долгано-Ненецкому (Таймырскому) автономным округам (Красноярский край).

В конце 1920-х — начале 1930-х гг. ускоряется индустриальное развитие Азиатской России. Главными отраслями промышленности, которые развивались в межвоенное время, были угледобывающая промышленность и черная металлургия, предприятия которых создавались на юго-востоке Западной Сибири, в Кузнецком бассейне. С целью развития производительных сил Сибири и Урала был выдвинут проект так называемого Урало-Кузнецкого комбината (УКК). Исходя из этого проекта было построено два металлургических комбината:

Магнитогорский на Южном Урале и Новокузнецкий в Кузбассе. Из Кузбасса в Магнитогорск предполагалось перевозить уголь, в обратном направлении — железную руду (с использованием одного и того же подвижного состава). Но проект УКК не был реализован в полном объеме: металлургические предприятия были построены, но пути сообщения, необходимые для его успешного функционирования, — нет. Как Магнитогорский, так и Новокузнецкий металлургические комбинаты использовали и используют в основном местные источники сырья и топлива.

Освоение Кузнецкого каменноугольного бассейна шло чрезвычайно быстрыми темпами. В 1930-е гг. была введена в эксплуатацию железная дорога Новосибирск — Сталиск (Новокузнецк) — Таштагол, прошедшая в меридиональном направлении через весь Кузнецкий бассейн. Но район вывоза кузнецкого угля ограничивался Западной Сибирью, а большая его часть потреблялась непосредственно в Кузбассе Новокузнецким металлургическим комбинатом и химическими предприятиями города Кемерово. В Восточной Сибири началось освоение Иркутско-Черемховского каменноугольного бассейна, а на Дальнем Востоке — Райчихинского.

На севере Азиатской России формируются районы лесозаготовительной промышленности, а также начинается добыча руд легирующих и цветных металлов.

Лесная промышленность в Сибири и на Дальнем Востоке существовала и до революции, но ее предприятия тяготели к крупным городам. После революции она становится главной экспортной отраслью хозяйства Сибири.

С 1921 г. начинается вывоз леса за границу через устья сибирских рек и моря Северного Ледовитого океана. Так называемые «карские экспедиции» ежегодно проводят иностранные суда к устьям Оби и Енисея. Но подходы к устью Оби чрезвычайно сложны с навигационной точки зрения, поэтому во второй половине 1920-х гг. главным районом экспортных лесозаготовок становится бассейн Енисея. В среднем течении реки в 1931 г. был построен лесной порт Игарка (вплоть до Игарки по Енисею могут подниматься морские суда). Лес в Игарку доставлялся из районов, примыкающих к среднему течению Енисея и нижнему течению Ангары.

Основной район золотодобычи Азиатской России в 1920-е гг. сместился из бассейна р. Витим в бассейн р. Алдан, а в 1930-е гг. — в бассейн р. Колымы и на Чукотку. Строятся новые города, являющиеся организующими центрами золотодобывающих районов: в Алданском бассейне — Алдан, в Колымском — Магадан, на Чукотке — Пе-

век. Освоение новых районов золотодобычи определило потребность в развитии сети путей сообщения: в межвоенное время были построены Амуро-Якутский и Колымский тракты. Первый из них соединил Транссиб с Якутском и проходил через Алдан; второй связал Якутск с Магаданом.

Наиболее крупные месторождения руд цветных и легирующих металлов располагаются в пределах Норильского медно-никелевого района у северной окраины плато Путорана, разработка которого ведется с 1936 г. В районе этого месторождения был построен Норильский горно-металлургический комбинат и возник город Норильск. Продукция предприятий Норильска вывозится морем через порт Дудинка, соединенный с Норильском железной дорогой.

Из военно-стратегических соображений была преобразована система расселения юга Дальнего Востока: в условиях острой конфронтации с Японией приграничное положение Владивостока и Хабаровска казалось недостаточно надежным, и в 1932 г. было начато строительство «резервного центра» Дальневосточного региона — Комсомольска-на-Амуре, в нижнем течении реки. В конце 1930-х гг. через город прошла железная дорога от Хабаровска к Советской Гавани и началось его развитие как промышленного центра.

Межвоенное время в развитии Азиатской России ознаменовано переходом от аграрной к аграрно-индустриальной стадии развития. Сельское хозяйство на протяжении этого периода продолжало оставаться главной отраслью специализации региона, но его значение для развития Сибири в 1920-е — 1930-е гг. все более сокращалось. Уменьшалась доля сельскохозяйственной продукции Сибири, вывозимой в Европейскую Россию. В то же время резко увеличились перевозки хлеба на Дальний Восток и север Азиатской России.

Началось развитие как добывающей, так и «нижних этажей» обрабатывающей промышленности. На юго-востоке Западной Сибири формировался Кузнецкий индустриальный регион; строились новые промышленные предприятия в крупных городах юга Сибири и Дальнего Востока (Новосибирске, Хабаровске, Владивостоке); создавались новые промышленные центры (Комсомольск-на-Амуре, Магадан, Норильск и др.). Лесная промышленность, в начале столетия имевшая исключительно местное значение, становится главной экспортной отраслью хозяйства Азиатской России.

С развитием добывающей промышленности связано и изменение территориальной структуры хозяйства Азиатской России. До революции подавляющая часть экономического потенциала Сибири и Дальнего Востока была сосредоточена в пределах непосредственно при-

мыкающей к Транссибу территории. Значение северной части региона было очень невелико и развитие ее шло крайне медленно. В межвоенное время те же тенденции сохранились в Западной Сибири: предприятия новых отраслей строились преимущественно в ее южной части, север региона практически не развивался. Но для Восточной Сибири и Дальнего Востока ситуация стала обратной в сравнении с дореволюционным временем: экономический рост южной части регионов (территории, примыкающей к Транссибу), замедлился. Основное внимание уделялось развитию северных территорий, где осваивались месторождения полезных ископаемых и строились новые города.

Резкий рывок в индустриальном развитии Азиатской России произошёл в годы Великой Отечественной войны, что было связано с эвакуацией промышленных предприятий с оккупированных территорий (эвакуационная волна индустриализации). Объяснить размещение промышленных предприятий, построенных в годы войны в Сибири, с точки зрения теорий размещения производства почти невозможно. В условиях военной катастрофы 1941 г. оборудование эвакуированных заводов разгружалось там, где имела возможность скорейшего начала выпуска боевой техники.

При переходе в послевоенное время на мирную продукцию специализация этих заводов оказывалась зачастую совершенно неожиданной (так, на базе эвакуированного из Одессы предприятия в Барнауле было организовано производство дизельных двигателей для морских судов). За годы войны выпуск продукции обрабатывающей промышленности в Азиатской России увеличился в несколько раз. Именно в годы войны крупные города региона превратились в центры производства военной продукции. «Гражданские» предприятия в послевоенные годы развивались на базе военных заводов.

В 1944–1945 гг. изменились внешние (государственные) границы Азиатской России. В октябре 1944 г. в состав СССР на правах автономной области вошла Тувинская Народная Республика (в 1960 г. преобразована в автономную республику). В 1945 г. после победы над Японией в состав России были возвращены Южный Сахалин и Курильские острова. Территориальные изменения военного времени имели большое значение для развития хозяйства Азиатской России, и особенно — Дальнего Востока.

С переходом Сахалина и Курил под юрисдикцию СССР для нашей страны открылся широкий выход в Тихий океан, что способствовало развитию рыболовства и рыбной промышленности. С присоединением Южного Сахалина в Азиатской России началось развитие целлюлозно-бумажной промышленности: здесь находились крупней-

шие бумажные предприятия Японской империи. Вхождение Тувы в состав СССР существенного значения для нашего государства не имело — она была и остается отсталым аграрным регионом (единственная отрасль промышленности — добыча асбеста).

В первые послевоенные годы развитие хозяйства Азиатской России замедлилось, что было связано с эвакуацией населения и промышленных предприятий. Хозяйство Сибири и Дальнего Востока переживало в это время серьезные проблемы, связанные с недостатком рабочей силы. Но в те годы эта проблема решалась достаточно просто — за счет ввоза «подневольной» рабочей силы, заключенных. Не случайно во второй половине 1940-х гг. разворачивается волна репрессий, сопоставимая по мощности с волной 1937 г. Но если в 1930-е гг. основной мерой наказания был расстрел, то в 1940-е — длительное заключение в лагерях при «великих стройках коммунизма», располагавшихся в основном в Азиатской России. Трудом заключенных обеспечивалось практически все экономическое развитие региона в 1940-х — первой половине 1950-х гг. Значительная часть Азиатской России, особенно ее северных регионов, находилась в ведении Главного управления лагерей НКВД СССР, строившего собственные города, дороги и предприятия и бывшем по сути «государством в государстве».

Амнистия 1953 г. и реабилитация незаконно осужденных, начавшаяся в 1954 г., едва не привели к полному краху хозяйства Азиатской России. Во второй половине 1950-х гг. темпы экономического развития региона сокращаются. Это сокращение было наиболее значительным в отраслях его специализации (например, в лесной промышленности). Одновременно с реабилитацией происходили изменения и в самой системе управления Азиатской Россией: была значительно сокращена власть центральных ведомств, непосредственно управлявших громадными территориями (ГУЛАГ, Главсевморпуть), и подчинявшиеся им регионы стали управляться обычным порядком.

Сокращение притока «дармовой» рабочей силы привело к качественно иному этапу развития хозяйства Азиатской России. Основное внимание во второй половине 1950-х — первой половине 1960-х гг. уделялось обрабатывающей промышленности. В Сибири и на Дальнем Востоке строились новые машиностроительные предприятия, относящиеся преимущественно к новым, наукоемким отраслям, нефтехимические и целлюлозно-бумажные комбинаты, трикотажные и швейные фабрики. Началось создание энергетической основы хозяйства Сибири — Ангаро-Енисейского каскада ГЭС, первая станция которого (Иркутская) была введена в строй в 1957 г. Значительно уве-

личились площади сельскохозяйственных угодий за счет освоения целинных и залежных земель.

Качественный рывок экономического развития Азиатской России требовал соответствующих изменений и в социальной сфере — были построены сибирские «города науки» (наиболее известный — новосибирский Академгородок), образовано Сибирское (а позднее — и Дальневосточное) отделение Академии наук СССР.

Все это дает основание утверждать, что если бы развитие Азиатской России продолжалось на принципах, определенных в 1960-е гг., то к настоящему времени регион мог выйти из «колониальной» стадии развития (ведь до настоящего времени Сибирь и Дальний Восток являются «внутренними колониями» России).

Но во второй половине 1960-х гг. концепция развития Азиатской России была коренным образом пересмотрена. Расширение участия СССР в международном разделении труда в 1960-е гг. потребовало резкого увеличения производства продукции добывающей промышленности, так как только эта продукция была конкурентноспособна на мировом рынке. Развитие обрабатывающей промышленности (особенно — ее «верхних этажей») в Азиатской России, как и во всей стране, уходит на второй план.

Гораздо более важным признается ускоренное освоение новых месторождений полезных ископаемых, обеспечивавшее более высокую прибыль и быструю окупаемость капиталовложений. Ориентация на «сиюминутную» прибыль, определявшая преимущественное вложение средств в развитие добывающей промышленности, явилась одной из главных причин «застоя», поразившего всю экономику СССР в 1970-е гг.

Решающее значение в окончательном закреплении за Азиатской Россией статуса добывающего региона сыграло открытие и начало промышленной разработки в 1950-е — 1970-е гг. нефтяных и газовых месторождений на Западно-Сибирской равнине, Канско-Ачинского угольного бассейна на юге Восточной Сибири и месторождений алмазов в Якутии. Трудно однозначно оценить воздействие этих открытий на развитие нашего государства. С одной стороны, добывавшиеся здесь полезные ископаемые позволили отсрочить неизбежный кризис экономики СССР (это в наибольшей степени касается тюменской нефти и газа), с другой стороны — освоение этих месторождений потребовало столь значительных капиталовложений, что развитие всех прочих отраслей хозяйства в Азиатской России существенно замедлилось.

Смена концепции развития Сибири и Дальнего Востока (переход к преимущественному развитию добывающей промышленности) про-

явилась и в развитии сети путей сообщения: если до конца 1960-х гг. основное внимание уделялось строительству железных дорог в южной части региона (дорога Абакан — Тайшет, Южсиб, Средсиб), то в 1970-е гг. строились почти исключительно дороги «пионерного освоения», ведущие к новым районам разработки природных ресурсов (классический пример — БАМ, но есть и другие — дорога Тюмень — Сургут — Надым, Амуро-Якутская магистраль), а магистральные дороги в южных районах Азиатской России не достроены до настоящего времени.

Изменения в территориальной структуре хозяйства наиболее ярко проявились в Западной Сибири. Здесь многократно возрос экономический потенциал северных частей региона, сложилась целая система городских поселений, ориентированных на месторождения нефти и газа (например, «нефтяные» города Широкого Приобья Сургут и Нижневартовск, «газовые» города междуречья Оби и Пура Надым и Новый Уренгой).

Однако в то же время значение южной части региона снижалось: — численность населения на юге Сибири по разным регионам изменялась по-разному, но в целом оставалась стабильной. Основными отраслями специализации юга Западной Сибири стали те, которые обслуживают потребности нефте- и газодобывающих территорий (например, тяжелое машиностроение и промышленность строительных материалов), либо те, которые перерабатывают доставляемое отсюда углеводородное сырье (нефтеперерабатывающие и нефтехимические заводы).

В Восточной Сибири, напротив, опережающими темпами развивалась южная часть региона (преимущественно — юго-западная), причиной чего было освоение Канско-Ачинского угольного бассейна и формирование на его основе Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса (КАТЭКа). На юго-западе Восточной Сибири вводились в строй и другие крупные предприятия: Саяно-Шушенская ГЭС, Красноярская ГЭС, Саянский алюминиевый завод, Абаканский вагонзавод и др. На севере Восточной Сибири существует только один промышленный узел, начало формирования которого относится еще к 1930-м гг., — Норильск.

Развитие Дальнего Востока было самым медленным из трех главных регионов Азиатской России (Западной Сибири, Восточной Сибири и Дальнего Востока), что определялось его крайне сложным политико-географическим положением. Южная, наиболее благоприятная в природном отношении часть региона, примыкает сразу к двум государствам, рассматривавшимся как «стратегические противники»

СССР: Китаю и Японии. На севере Дальний Восток граничит с США. В этих условиях большее внимание уделялось созданию военной, а не экономической инфраструктуры.

В 1970-е-1980-е гг. на Дальнем Востоке была начата реализация ряда крупномасштабных проектов, целью которых было ускорение экономического развития региона и интеграция его в экономическую систему страны (строительство Байкало-Амурской магистрали, ГЭС в бассейне Амура, создание контейнерного моста Япония — Западная Европа и т. д.). Однако существенных результатов реализация этих проектов до сих пор не принесла. Основными отраслями специализации хозяйства южной части региона являются рыболовство и рыбопереработка, а также машиностроение (почти исключительно военного направления), а северной части — золотодобывающая промышленность (исключение — Камчатская область, развитие которой на протяжении всех послевоенных десятилетий определялось военными потребностями).

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ

Западно-Сибирский экономический район

Республика Алтай

Площадь 92,9 тыс. км², население 206,2 тыс. чел., в том числе городское 56,9 тыс. чел., сельское 149,3 тыс. чел. Столица — Горно-Алтайск. Образована как Ойротская автономная область в 1922 г., с 1948 г. Горно-Алтайская АО, входила в состав Западно-Сибирского, затем — Алтайского края. С 1991 г. — республика.

Территория республики включает в свой состав Горный Алтай, присоединявшийся к России постепенно: с начала XVIII в. до конца XIX в. В хозяйственном отношении территория освоена крайне слабо и представляет собой единый экономико-географический район.

Один из самых отсталых регионов России. Главные отрасли промышленности — пищевая и деревообрабатывающая, есть небольшие предприятия легкой промышленности, но они существенного значения не имеют. Основная отрасль сельского хозяйства — пастбищное животноводство. Большое значение для республики имеет туризм.

Основу сети путей сообщения республики составляет Чуйский тракт, соединяющий Россию и Монголию. От Чуйского тракта расхо-

дятся дороги местного значения, значительная часть которых — сезонного действия. Железных дорог в республике нет, реки в естественном состоянии для судоходства не пригодны.

В 1980-е гг. основное внимание в экономическом развитии уделялось созданию рекреационной инфраструктуры, территория республики была и остается одним из самых популярных районов самостоятельного туризма в России.

Столица республики и единственный город на ее территории — *Горно-Алтайск* (57 тыс. чел., площадь 90 км²). До 1932 г. — центр православной миссии и торговое село, затем город Улала, с 1932 по 1948 г. — город Ойрот-Тура, с 1948 г. — современное название. Основная функция города — административная. Экономического значения Горно-Алтайск практически не имеет, организующим центром республики является Бийск, расположенный в Алтайском крае.

Алтайский край

Площадь 168 тыс. км², население 2 419,4 тыс. чел., в том числе городское 1 323,2 тыс. чел., сельское 1 096,2 тыс. чел. Центр — Барнаул.

В экономико-географическом отношении территория края делится на два района — Барнаульский и Кулундинский.

Барнаульский район — наиболее благоприятная для сельского хозяйства часть территории Азиатской России. Сочетание достаточно большого количества осадков и плодородных почв позволяет возделывать здесь, наряду с обычными для Сибири культурами (например, пшеницей), и культуры, характерные в основном для Европейской России (например, сахарную свеклу и лен-долгунец).

Хозяйственное освоение территории района началось в XVIII в., когда основной отраслью хозяйства здесь была горная промышленность (добыча руд цветных и благородных металлов, драгоценных и полудрагоценных камней). Территория Алтайского горного округа на протяжении всего XVIII в. была наиболее густозаселенной и освоенной в хозяйственном отношении частью Азиатской России.

В XIX в. началось сокращение объема добычи полезных ископаемых, и с середины XIX в. основной отраслью специализации хозяйства района становится сельское хозяйство. Этому способствовало и установление регулярного пароходного сообщения по рекам Обь-Иртышского бассейна. Хлеб с пристаней Алтая доставлялся в Тюмень, а оттуда по железной дороге в Европейскую Россию. В конце

XIX в. горная промышленность практически прекратила свое существование, и сельское хозяйство становится почти единственной отраслью хозяйства района.

В первые десятилетия XX в. в пределах района строятся новые промышленные предприятия, относившиеся в основном к легкой (Барнаул) и пищевой (Бийск) промышленности. Создание этих предприятий определялось изменением транспортно-географического положения района — через него прошла Туркестано-Сибирская магистраль — Турксиб. Первый его участок, железная дорога Новоиколаевск — Семипалатинск, был сооружен еще в 1915 г.

В годы Великой Отечественной войны в главных городах района разворачиваются эвакуированные из Европейской России машиностроительные предприятия и машиностроение становится одной из главных отраслей специализации района.

В послевоенное время преимущественное внимание уделялось развитию здесь тяжелого машиностроения и химической промышленности. Обе отрасли ориентировались на сырье и материалы, поступавшие из соседней Кемеровской области (Кузнецкого бассейна). Новые предприятия строились не только в уже существовавших городах (Барнауле, Бийске, Рубцовске), но и в новых (Новоалтайск).

Главные города района — Барнаул, Бийск, Рубцовск, Новоалтайск.

Барнаул (670 тыс. чел. с подчиненными его администрации населенными пунктами, 612 тыс. чел. без них, площадь 900 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Город основан в 1730 г. как крепость и центр района горных промыслов. Географическое положение Барнаула было таково, что он имел возможность по дорогам сообщаться со всей территорией Алтайского горного округа, а по рекам — с Европейской Россией. Снижение значения горнодобывающей промышленности приводит к упадку города, продолжавшемуся на протяжении большей части XIX в. С официальным упразднением Алтайского горного округа в конце XIX в. город становится центром сельскохозяйственного района.

Решающим фактором развития Барнаула на протяжении XX в. было его транспортно-географическое положение: в ходе железнодорожного строительства город стал узлом системы магистралей, связывающих его с Кузбассом и Восточной Сибирью, с одной стороны, Казахстаном и Уралом — с другой. Строительство Туркестан-Сибирской магистрали (Турксиба) в 1920-е гг. привело к формированию в городе легкой промышленности (Барнаульский меланжевый комбинат), в годы Великой Отечественной войны в городе «осело»

несколько крупных эвакуированных предприятий. Например, нынешний завод «Алтайдизель» был образован на базе эвакуированного из Одессы предприятия, вследствие чего на протяжении нескольких десятилетий далекий от всех морей Барнаул был одним из основных производителей дизельных двигателей для морских судов. В послевоенное время развитие промышленности города продолжилось — здесь были созданы предприятия химической промышленности и новых отраслей машиностроения.

Особенностью отраслевой структуры Барнаула является наличие материалоемких отраслей промышленности. Здесь планировалось даже строительство металлургического комбината. Сейчас ведущими отраслями специализации промышленности города является машиностроение (двигателестроение, приборостроение, станкостроение), химическая промышленность (производство шин), текстильная промышленность.

Бийск (219 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 210 тыс. чел. без них, площадь 300 км²). Город основан в 1709 г. как крепость при слиянии рек Бии и Катунь. Статус города впервые получен в 1782 г., затем отобран, вновь присвоен, окончательно стал городом в 1827 г. На протяжении XIX в. по своему экономическому значению превосходил Барнаул. В тех условиях его транспортно-географическое положение при Чуйском тракте, соединявшем владения Российской и Китайской империй, было очень выгодным. Но после постройки Транссибирской магистрали значение Чуйского тракта резко снизилось. Железная дорога соединила Бийск с Транссибом в 1915 г. Это тупиковая ветка, существующая до настоящего времени.

Промышленное развитие Бийска началось в 1930-е гг. со строительства мясоперерабатывающего завода, сырье для которого поступало из Горного Алтая и Монголии. В 1958 г. в Бийске начинается создание научно-промышленного комплекса военно-химического направления (ныне — научно-производственное объединение «Алтай»), на протяжении всех последующих десятилетий являющегося основным предприятием города. Главным фактором возникновения этого производства именно здесь как раз и была «тупиковость» города, отдаленность его от всех крупных политических и экономических центров страны. Бийск имеет официальный статус «наукограда», присвоенный в 2005 г.

Рубцовск (147 тыс. чел.) в качестве села существует с 1892 г., статус города — с 1927 г. В годы ВОВ на базе эвакуированных из Европейской части СССР предприятий возникли основные заводы современного Рубцовска — тракторный завод и завод сельскохозяй-

ственного машиностроения. В послевоенное время эти заводы работали вполне благополучно, но имели своеобразный характер транспортно-экономических связей — большая часть комплектующих получалась из Европейской части Союза, и туда же отправлялась готовая продукция. В настоящее время эти предприятия практически не функционируют, и промышленность Рубцовска имеет главным образом местное значение.

Новоалтайск (70 тыс. чел.) — город-спутник Барнаула, главный железнодорожный узел Алтайского края. Развитие города связано с размещением здесь эвакуированного в 1941 г. из Днепропетровска (Украина) вагоностроительного завода, являющегося основным предприятием Новоалтайска и в настоящее время.

Кулундинский район — западная часть края, Кулундинская степь, где основная отрасль экономики — производство продукции агропромышленного комплекса (АПК). До революции эта территория уже была хорошо освоена и заселена. Однако в годы Гражданской войны, расказачивания и раскулачивания значительная часть сельскохозяйственных земель в Кулунде была заброшена и повторно освоена уже в 1950-е — 1960-е гг.. Эта территория входила в состав «целинных и залежных земель», и здешние земли были как раз «залежными», т. е. уже использовавшимися в сельскохозяйственных целях, но затем заброшенными.

Сравнительно позднее хозяйственное освоение района привело к тому, что на его территории не сформировалось крупных городских поселений. Вдоль железных дорог протянулись цепочки небольших городков, главной отраслью хозяйства которых является пищевая промышленность. Исключение — предприятия, возникшие в годы войны на базе эвакуированных из Европейской части СССР заводов (например, Славгородский химический завод в городе Яровое).

Наиболее крупный по численности населения город района — **Каменск-на-Оби** (44 тыс. чел.), преобразованный в 1915 г. из села. Второй по численности населения — **Славгород** (33 тыс. чел.), получивший статус города в 1914 г. Оба города являются центрами примыкающих к ним сельскохозяйственных районов, прочие их функции второстепенны.

Кемеровская область

Площадь 95,7 тыс. км², население 2 763,4 тыс. чел., в том числе городское 2 359,1 тыс. чел., сельское 404,3 тыс. чел.

В пределах области, выделяется четыре экономико-географических района — Кемеровский, Новокузнецкий, Мариинский и Таштагольский.

В **Кемеровском районе** основными отраслями промышленности являются уголедобыча, химическая промышленность и машиностроение. Уголедобывающие предприятия расположены на территории района повсеместно, химическое и машиностроительное производство сосредоточено главным образом в Кемерово.

Сельское хозяйство района развито хорошо, но работает главным образом на удовлетворение его потребностей.

Основу транспортной сети района составляют Транссиб, пересекающий его северную часть, и отходящая от него в меридиональном направлении дорога от ст. Юрга (на Транссибе) до города Таштагол на юге Кемеровской области, с тупиковыми ветками (такая ветка ведет и к самому областному центру — городу Кемерово). Первый участок этой меридиональной дороги — ветка Юрга — Кольчугино был построен еще в 1915 г.

Главный город района — **Кемерово** (533 тыс. чел., площадь 282 км²). Села на месте нынешнего города стали появляться еще в XVII в. В начале XX в. с освоением угольных месторождений Кузнецкого бассейна и строительством химических предприятий началось развитие промышленности. Два села (Щеглово и Кемерово) в 1925 г. были слиты в город, в первые десять лет своего существования именовавшийся Щегловском, нынешнее название носит с 1935 г.

Во время Великой Отечественной войны промышленность города резко увеличила объемы производства. В послевоенные годы развитие города обеспечивалось в основном за счет химической промышленности, сырьем для которой до 1970-х гг. служил главным образом каменный уголь, а позднее — природный газ (через территорию района проходит газопровод, соединяющий газодобывающие районы севера Западной Сибири с Новокузнецком). В настоящее время наряду с функциями промышленного центра город выполняет административные функции, которые постепенно все больше расширяются. В Кемерово наряду с органами власти области располагаются управления уголедобывающих компаний, научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения. Тем не менее по числу жителей Кемерово — второй город области (первое место занимает Новокузнецк). Является центром небольшой агломерации, в состав которой входят города **Берёзовский** (50 тыс. чел.), специализирующийся на добыче угля, и **Топки** (28 тыс. чел), основная функция которого — транспортная.

Новокузнецкий район специализируется на производстве продукции черной металлургии, а также угледобыче и цветной металлургии. В пределах этого района (в Новокузнецке) производится подавляющая часть продукции черной металлургии Азиатской России. Развитие черной металлургии здесь началось в конце 1920-х гг., когда началась реализация проекта строительства Урало-Кузнецкого комбината и Ново-Кузнецкого металлургического комбината (НКМК). В послевоенное время в Новокузнецке был построен еще один металлургический комбинат — Западно-Сибирский (ЗСМК), и сейчас это единственный город России, в котором действуют два металлургических комбината. НКМК получает сырье главным образом с месторождений Горной Шории и Хакасии, а ЗСМК — из Иркутской области (Коршуновское месторождение, город Железногорск-Илимский).

Цветная металлургия представлена двумя главными предприятиями: Новокузнецким алюминиевым заводом и заводом по производству цинка в городе Белово. Если цинковый завод частично использует местное сырье, то алюминиевый работает на уральском глиноземе, а продукцию отправляет в основном в западном направлении. Угледобывающие предприятия на территории района размещены практически повсеместно.

Территории района, особенно примыкающие к Новокузнецку, являются практически полностью урбанизированными, в силу чего значение сельского хозяйства здесь невелико.

Транспортная сеть Южного Кузбасса имеет более сложный характер, чем Северного. В центральной части района железнодорожная сеть имеет законченный ортогональный (решетчатый) характер, что связано с мощными грузопотоками, сходящимися и расходящимися в районе Новокузнецка. Через территорию района проходит Южно-Сибирская магистраль, продолжающаяся дорогой Абакан — Тайшет — Лена и далее — Байкало-Амурской магистралью. Южсиб в пределах района пересекается меридиональной дорогой от ст. Юрга до Таптыгогола. К Новокузнецку подведен газопровод, единственный в пределах Азиатской России. Столь благоприятное транспортно-географическое положение способствовало экономическому развитию района, но серьезным его ограничителем являются экологические проблемы — Южный Кузбасс представляет собой одну из самых «грязных» территорий страны.

Главный город Южного Кузбасса — **Новокузнецк** (549 тыс. чел., площадь 424,3 км²). Город под названием Кузнецк был основан в 1617 г. на правом берегу р. Томь. Он был крепостью, а позднее — центром сельскохозяйственного района, располагавшегося в Кузнец-

кой котловине. После строительства НКМК на левом берегу Томи район металлургического комбината и город Кузнецк были объединены. В 1931 г. город был переименован в Новокузнецк, в 1932–1961 гг. он назывался Сталинском, а с 1961 г. вновь Новокузнецком.

Город представляет собой сочетание предприятий черной и цветной металлургии с жилыми массивами при каждом из них, объединяемое общим названием. Вследствие возникновения города из нескольких населенных пунктов его конфигурация очень сложна. В отличие от большей части городов Кузбасса, отрасли, связанные с добычей угля, в экономике Новокузнецка определяющего значения не имеют. Город — центр Южно-Кузбасской агломерации, в состав которой помимо Новокузнецка входят города *Прокопьевск* (210 тыс. чел.) и *Киселёвск* (103 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными городской администрации, 98 тыс. чел. без них). Оба города существуют с 1930-х гг. и выполняют единственную функцию — центров угледобычи. В пределах Новокузнецкого района располагается и еще два значительных города: *Ленинск-Кузнецкий* (104 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 102 тыс. чел. без них) и *Междуреченск* (102 тыс. чел.). Эти города также специализируются на добыче угля. Кроме этого, в Новокузнецком районе располагается еще несколько шахтерских городов и поселков.

Юргинский район — северная часть Кемеровской области (Маринская лесостепь), протянувшаяся вдоль Транссибирской магистрали.

Повсеместная для Кемеровской области добыча угля здесь сочетается с машиностроением и пищевой промышленностью.

Природные условия здесь достаточно благоприятны для развития как растениеводства, так и животноводства. Сельскохозяйственная специализация района отличает его от всех остальных экономико-географических районов Кемеровской области. Основа транспортной сети — Трансисб, проходящий через северную часть района.

Главный город района — *Юрга* (82 тыс. чел.). В качестве города существует с 1943 г. Специализируется на производстве продукции машиностроения. Градообразующее предприятие — Юргинский машиностроительный завод, возникший как оборонное предприятие, но сейчас выпускающий и гражданскую продукцию.

Примерно такой же, как Юрга, по численности населения город *Анжеро-Судженск* (83 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 81 тыс. чел. без них) был местом, где начиналась угледобыча Кузнецкого бассейна на рубеже XIX–XX вв.

Специализируется на этом и в настоящее время, но запасы угля значительно сократились.

Таштагольский район — Горная Шория, крайняя южная часть Кемеровской области, территория, где смыкаются две горные страны — Алтай и Саяны. Хозяйственное освоение территории района было начато в 1930-е гг., и определялось провалом проекта Урало-Кузнецкого комбината. НКМК нуждался в сырье, а доставка его из Магнитогорска оказалась невозможной (не были построены нужные для этого железные дороги), и пришлось срочно изыскивать и осваивать ближайшие к Новокузнецку месторождения железной руды. Эти месторождения были найдены в Горной Шории, и добыча железной руды стала главной отраслью хозяйства района. Центром системы добывающих предприятий является город Таштагол.

Сельское хозяйство района развито слабо. Транспортная сеть представлена меридиональной железной дорогой от Таштагола к ст. Юрга, проходящей с юга на север через всю Кемеровскую область, но основной поток грузов идет от Таштагола к Новокузнецку.

Главный и единственный город района — **Таштагол** (23 тыс. чел.), который приобрел права города лишь в 1963 г. Единственная отрасль промышленности города — добыча железной руды.

Новосибирская область

Площадь 177,8 тыс. км², население 2 665,9 тыс. чел., в том числе городское 2 059,9 тыс. чел., сельское 606,0 тыс. чел.

Территория области делится на три экономико-географических района: Новосибирский, Барабинский и Васюганский. Если Кемеровская область является практически хрестоматийным примером полицентрического региона, то Новосибирская область характеризуется ярко выраженной моноцентричностью. Практически вся жизнь области концентрируется в Новосибирске.

Основу экономического потенциала области составляет **Новосибирский район**, в пределах которого сосредоточены все крупные города области, включая областной центр — Новосибирск. Промышленные предприятия расположены как в самом Новосибирске, так и в городах Новосибирской агломерации (Бердск, Искитим). В пределах района есть уникальные предприятия (например, единственный в стране завод по производству олова). Ведущая отрасль промышленной специализации района — машиностроение, представленное множеством отраслей.

Сельское хозяйство района имеет четко выраженную пригородную специализацию, снабжая своей продукцией не только города района, но и примыкающие районы Кемеровской области.

Транспортная сеть района имеет радиальный характер, все транспортные магистрали сходятся к Новосибирску. Развитие Новосибирска во многом определялось его чрезвычайно выгодным транспортно-географическим положением: город возник при пересечении Транссибирской магистрали и р. Обь, в 1920-е гг. он стал конечным пунктом Туркестано-Сибирской дороги (Турксиба), а в 1930-е гг. — «воротами Кузбасса».

Очень большое значение для развития района имеет социальная сфера: в его пределах располагаются крупнейшие научные и образовательные учреждения Азиатской России.

Главный город района — **Новосибирск**, самый крупный по численности населения город Азиатской России (1 474 тыс. чел., площадь 500 км²) и самый молодой город-миллионер нашего государства (права города получил в 1903 г.). В районе нынешнего города в XIX в. существовало несколько сел, а в 1894 г. была построена железнодорожная станция Обь. В 1903 г. «сросшиеся» населенные пункты были преобразованы в город, названный Ново-Николаевском. Этот город стал расти очень быстро, перетягивая на себя экономические (а после революции — и административные) функции от старых центров Сибири, и в первую очередь — от соседнего Томска, оставшегося в стороне от Транссиба. При проведении реформы административно-территориального деления в 1920-е гг. («реформы Госплана») Новосибирск из безуездного города Томской губернии стал центром Западно-Сибирского края. Были построены новые железные дороги, связавшие его с Кузбассом и Средней Азией.

Численность населения города росла скачкообразно: при основании города — менее 10 тыс. чел., в 1926 г. — 120 тыс. чел., а в 1940 г. — более 400 тыс. чел. Главными отраслями промышленности в межвоенное время были машиностроение и химическая промышленность (предприятия, которых ориентировались на Кузбасс, получая оттуда сырье и отправляя готовую продукцию), а также легкая промышленность, работавшая на среднеазиатском сырье, поступавшем по Турксибу.

Во время ВОВ в Новосибирске, как и в других крупных городах Азиатской России, были развернуты военные предприятия. В 1957 г. с основанием Сибирского отделения АН СССР и строительством Новосибирского Академгородка в развитии города начинаются качествен-

ные перемены — он становится центром развития передовых наукоемких технологий.

К сожалению, внешне город не производит впечатления столицы Сибири, каковой он фактически является. В Новосибирске находится резиденция полномочного представителя президента по Сибирскому федеральному округу. Одна из немногих столичных черт Новосибирска — метрополитен, пока что это единственный город Азиатской России, где есть метро. Единого массива город не образует, его районы разбросаны на значительной территории и слабо взаимодействуют между собой.

Город — центр небольшой агломерации, в которую входят города *Бердск* (97 тыс. чел.) и *Искитим* (60 тыс. чел.). Это второй и третий по численности населения города Новосибирской области. Их история совершенно различна (Бердск — один из самых старых населенных пунктов Сибири вообще, Искитим в качестве города образовался в XX в.), настоящее — одинаково. Это промышленные города-спутники Новосибирска.

Барабинский район (Барабинская лесостепь) — в основном аграрная территория. Агроклиматические условия Барабы (заболоченность и засоленность почв) более благоприятны для развития животноводства, чем растениеводства. Изобилие озер привело к развитию рыболовства, имеющего главным образом местное значение. Животноводство мясного направления и составляет основную отрасль специализации района.

Хозяйственное освоение территории района началось во второй половине XVIII в., и определялось потребностями развития Московско-Сибирского тракта. В пределах Барабы этот тракт был проложен вдоль р. Омь, и возникавшие здесь населенные пункты были ямскими слободами.

В конце XIX в. практически параллельно Омю прошла Транссибирская железная дорога, к которой и перешло значение организующей оси района. Особенность Барабинского района состоит в том, что он испытывает тяготение больше к Омску, чем к Новосибирску.

Сельскохозяйственная специализация района предполагает отсутствие здесь крупных городов и достаточно простую схему организации транспортной сети. Но в размещении городских населенных пунктов района прослеживается воздействие смены организующих осей — небольшие бицентричные агломерации, в которых один город расположен на Транссибе, а второй — на р. Омь (например, Барабинск — Куйбышевск, бывший Кайнск). Наиболее крупный населенный пункт — *Куйбышев* (45 тыс. чел.), второй по численности насе-

ления — **Барабинск** (30 тыс. чел.). Оба города являются центрами сельскохозяйственных районов, для Барабинска большое значение имеет также железнодорожный транспорт.

Васюганский район расположен в пределах Васюганской равнины. Основная отрасль специализации района — лесозаготовительная промышленность, продукция которой сплавляется по рекам либо вывозится по дорогам к Транссибирской магистрали. Самые крупные населенные пункты на территории района — села (например, село **Северное** — 5,7 тыс. чел.), транспортная сеть представлена дорогами местного значения. Перспективы развития района связаны с возможным освоением нефтяных месторождений.

Омская область

Площадь 140 тыс. км², население 1 977,5 тыс. чел., в том числе городское 1 413,1 тыс. чел., сельское 564,4 тыс. чел.

Территория области делится на два экономико-географических района: Омский и Тарский.

Большее значение имеет **Омский район**. Отраслями промышленной специализации района являются химическая промышленность (нефтехимия и химия органического синтеза), а также новые отрасли машиностроения. Химическая промышленность здесь возникла в 1950-е гг. после строительства нефтепровода из Башкирии. Выбор Омска в качестве места для размещения нефтеперерабатывающих и химических предприятий определялся в то время тремя основными факторами: относительной близостью к Волго-Уральскому нефтедобывающему району, транспортно-географическим положением Омска в центре Западной Сибири, позволяющим доставлять продукцию практически в любую точку региона, и его местонахождением на берегу крупной реки (Иртыша), поскольку нефтепереработка и химия органического синтеза представляют собой самые водоёмкие отрасли промышленности.

С 1950-х гг. до настоящего времени регионы взаимодействия омских нефтеперерабатывающих и химических предприятий изменились коренным образом. Первоначально сырьё для них поступало из Европейской России, а продукция расходилась в основном по Западной Сибири (для Восточной Сибири и Дальнего Востока аналогичное производство было организовано в Ангарске, а позднее и в Ачинске). Сейчас сырьё поступает исключительно с севера Западной Сибири, а

готовая продукция отправляется большей частью в западном направлении.

Вторая отрасль промышленной специализации Южного экономико-географического района — машиностроение. Развитие машиностроения связано с эвакуационной волной индустриализации, и здесь преобладают те отрасли, для которых в равной мере важны материало- и наукоемкость (например, авиа- и ракетостроение). Радио- и электротехническая промышленность для Омска характерны менее чем для Новосибирска.

Основная отрасль сельскохозяйственной специализации района — растениеводство, преобладание которого в значительной мере определяется природными условиями (характер рельефа обуславливает лучшую дренируемость, а соответственно и засоленность почв, что определяет лучшую их пригодность для возделывания сельскохозяйственных культур, чем на юге Новосибирской области).

Транспортная сеть района имеет радиальный характер. Две железные дороги (Транссиб на Челябинск, и дорога на Тюмень), отходят на запад от Омска, но на восток — одна. Поэтому участок Транссибирской магистрали от Омска до Новосибирска является самой загруженной железной дорогой мира.

Главный город района — **Омск** (1 154 тыс. чел., площадь 600 км²). Город был основан как крепость в 1716 г. отрядом майора Бухгольца, посланным Петром I для завоевания Средней Азии и разбитым джунгарами. Он расположен при впадении р. Омь в Иртыш. До конца XVIII в. Омск имел исключительно военное значение, будучи рядовой сибирской крепостью. С перенесением линии крепостей на юг утратил свое значение и был упразднен в 1797 г. Но выгодное политико-географическое положение Омска (почти в центре наиболее освоенных районов Западной Сибири, на крупной судоходной реке), привело к тому, что в 1804 г. городские права ему были возвращены, а несколько позднее город становится единственным в России центром сразу двух генерал-губернаторств (Западно-Сибирского и Степного, первое из которых включало в свой состав Западную Сибирь, а второе — современный Северный Казахстан).

Однако экономическое значение Омска в XIX в. было незначительным, и он представлял собой административный город. Некоторое оживление в жизнь города внесло начало регулярного паромоходства по Иртышу, которое привело к формированию Прииртышского земледельческого района. Со строительством Транссиба Омск становится водно-железнодорожным узлом и центром притяжения грузов

со всего Иртышского бассейна. До строительства Транссиба эти функции выполняла Тюмень.

В 1911 г. была построена железная дорога Омск — Тюмень, обеспечившая хлебным грузам из Западной Сибири доступ к Санкт-Петербургскому порту (через Пермь и Вятку). Омск становится транспортным и экономическим центром всей Западной Сибири (не случайно именно этот город был выбран в качестве резиденции правительства адмирала А. В. Колчака).

Однако в межвоенное время сельское хозяйство теряет значение главной отрасли специализации сибирского хозяйства, которое переходит к добывающей промышленности. Снижается и значение Омска: роль экономического центра Западной Сибири переходит к Новосибирску, располагавшемуся в непосредственной близости от Кузбасса. Изменение значения городов проявляется и в росте численности их населения. Если в 1926 г. население Омска превышало население Новосибирска примерно на четверть, то в 1940 г. стало в полтора раза меньшим. Но положение несколько меняется в послевоенное время.

Омск ближе, чем Новосибирск, к Европейской России, поэтому здесь в годы войны осело больше промышленных предприятий. В 1950-е гг. развитие города было связано с химической промышленностью (нефтепровод из Башкирии). В 1960-е — первой половине 1970-х гг. Омск был базой освоения нефтяных месторождений Среднего Приобья: до строительства железной дороги к Сургуту и Нижневартовску большая часть грузов из Европейской части СССР доставлялась в нефтяные города по рекам, с перевалкой в Омске. А западносибирское сырье дало дополнительный толчок развитию омской нефтеперерабатывающей и химической промышленности. Все это привело к тому, что после войны темпы развития Омска превышали темпы роста Новосибирска. Омск, в отличие от Новосибирска, агломерации не образует.

Отраслью специализации **Тарского района** является лесная промышленность. Район относится к территориям первоначального освоения Сибири.

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет, основная отрасль его специализации — животноводство. Основу транспортной сети составляют реки, и главная из них — Иртыш. Железных дорог нет, автомобильные дороги имеют исключительно местное значение.

Самый крупный город на территории района — **Тара** (27 тыс. чел.), второй по численности населения город Омской области, относящийся к числу старейших сибирских городов. Тара известна с

1594 г., и была она в это время крепостью на южной границе Азиатской России. До начала XVIII в. город, население которого составляли исключительно старообрядцы, был крупным торговым центром. Но в 1719 г. город по приказу Петра I город был сожжен, а его жители большей частью уничтожены. С этого времени Тара приходит в запустение, и ее значение больше не восстанавливалось. В настоящее время (2011 г.) строится автомобильная дорога Тобольск — Томск, которая проходит через Тару.

Томская область

Площадь 317 тыс. км², население 1 045,5 тыс. чел., в том числе городское 733,8 тыс. чел., сельское 311,7 тыс. чел.

Территория области делится на три экономико-географических района: Томский, Нарымский и Стрежевской.

Томский район — самый маленький по площади, но в его пределах сосредоточена большая часть населения и социально-экономического потенциала области. В сущности, пределы Томского района ограничиваются городом Томском и его ближайшими окрестностями.

Это район новой индустриализации, большая часть промышленных предприятий здесь построена после ВОВ. Его отраслями специализации являются химическая промышленность (представленная несколькими отраслями), нефтеперерабатывающая промышленность и машиностроение. Развитие химической промышленности началось в послевоенные годы, и первоначально основывалось на использовании кузбасского сырья. Но в 1970-е — 1980-е гг. химическая промышленность Томского района практически полностью переориентировалась на использование в качестве сырья нефти, поступающей с севера Западной Сибири, и в Томске был создан один из самых мощных нефтехимических комплексов России. В районе существует и производство радиоактивных материалов — плутония, город Северск (Томск-7). Машиностроительные предприятия района — это в основном предприятия радио- и электротехнической промышленности.

Сельское хозяйство района имеет пригородный характер, и его продукция, так же как и продукция Приобского района Новосибирской области, значительной частью идет в Кузбасс.

Основу транспортной сети района составляет участок железной дороги ст. Тайга — Томск — ст. Белый Яр, представляющей собой меридиональную тупиковую дорогу, отходящую от Транссиба. Район

хорошо обеспечен автомобильными дорогами, связывающими Томск с другими городами Южной Сибири.

Главный город района — *Томск* (544 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 523 тыс. чел. без них, площадь 281 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Это один из первых сибирских городов, основанный в 1604 г. Первоначально был крепостью и административным центром (резиденцией воеводы). В XVIII в. в связи с расширением русских владений на юг и с началом освоения Алтая значение Томска несколько снижается, но во второй половине XVIII в. восстанавливается, что было связано с сооружением прошедшего через город Московско-Сибирского тракта.

В начале XIX в., когда этот тракт становится единственным транзитным путем через всю Сибирь, роль Томска чрезвычайно возрастает. В Томске осуществлялся грузообмен между трактом и реками Обь-Иртышского бассейна (перегружались в основном грузы «яхтинского торгога») и формируется направление речных сообщений Томск — Тюмень. К концу XIX в. значение города как торгового центра достигает максимума, что было связано с развитием пароходства (первой линией регулярных пароходных сообщений в Сибири была линия Томск — Тюмень). Свидетельством исключительного значения Томска в жизни Сибири стало основание в 1888 г. первого в Азиатской России университета.

Но к этому времени расцвет Томска как торгово-транспортного центра был уже позади. На судьбе города самым прискорбным образом сказалось прекращение «яхтинской торговли» — географическое положение Томска таково, что он не мог из торгового центра трансформироваться в центр сельскохозяйственного района. Транссибирская магистраль прошла в стороне от Томска; его функции начали постепенно перетекать к Ново-Николаевску. В межвоенное время Томск практически не развивался, и даже придание городу статуса областного центра в 1944 г. существенно не изменило его судьбу.

Ускорение развития Томска и становление его в качестве промышленного центра связаны, во-первых, с волной новой индустриализации, а во-вторых, с началом промышленной разработки нефтяных месторождений севера Западной Сибири.

Неподалеку от Томска располагается город-спутник *Северск* (115 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 108 тыс. чел. без них). Градообразующим предприятием Северска является Сибирский химический комбинат, производящий оружейный плутоний. Строительство комбината было начато в

1949 г. В 1954 г. поселок при заводе стал секретным городом, который обозначался как Томск-7. Рассекречен в 1994 г., имеет статус ЗАТО.

Нарымский район — наибольший по площади район Томской области. Отрасли специализации — лесозаготовительная и деревообрабатывающая. Сельское хозяйство существенного значения не имеет. Основу транспортной сети района составляют реки бассейна Оби и лесовозная железная дорога от Томска до ст. Белый Яр на р. Кеть. Автомобильные дороги большей частью имеют сезонный характер (зимники). Перспективы развития района связаны с возможным освоением Бакчарского железорудного месторождения на юго-западе района. Основными факторами, осложняющими это освоение, являются труднодоступность месторождения (труднопроходимые болота Обь-Иртышского водораздела) и сложность переработки лимонитовых руд, которыми сложено это месторождение.

Самый крупный город района — *Асино* (26 тыс. чел.), расположенный на р. Кеть, является конечной станцией отходящей на север от Томска «лесовозной» железной дороги. Второй по значимости город — *Колпашево* (24 тыс. чел.) находится при впадении р. Кеть в Обь.

Стрежевской район примыкает к границе Томской области и Ханты-Мансийского автономного округа и специализируется на добыче нефти. Сельское хозяйство района значения не имеет, основа транспортной сети — р. Обь. Железных дорог на территории района нет; автомобильные дороги местного значения связывают район с городами Ханты-Мансийского округа.

Главный город района — *Стрежевой* (42 тыс. чел.), организующий центр района нефтепромыслов на севере Томской области. Статус города получил в 1978 г. Особенностью как города, так и района в целом является очень слабое взаимодействие с остальной территорией Томской области: Стрежевой от Томска отделяет 930 км, а от Нижневартовска (Ханты-Мансийский округ) около 70 км.

Тюменская область

Область состоит из трех субъектов Федерации: собственно Тюменской области, Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.

Площадь Тюменской области в этих границах составляет 1 464,2 тыс. км², а население 3 395,2 тыс. чел., в том числе городское 2 652,8 тыс. чел., сельское 742,4 тыс. чел.

Площадь **собственно Тюменской области** составляет 160,1 тыс. км², а население — 1 340,4 тыс. чел., в том числе городское 808,8 тыс. чел., сельское 531,6 тыс. чел.

В пределах этой территории выделяются два экономико-географических района: Тюменский и Тобольский.

Отрасли промышленной специализации **Тюменского района** — машиностроение (приборостроение, судостроение) и пищевая промышленность. Развитие машиностроения здесь началось раньше, чем на любой другой территории Азиатской России: считается, что в Тюмени в 1840-е гг. были построены первые в Сибири пароходы.

Создание предприятий других отраслей машиностроения связано здесь как с эвакуацией заводов из Европейской России в годы войны, так и с «неустойчивым» положением Тюменской области: ее неоднократно передавали из Уральского экономического района, одной из главных отраслей специализации которого является машиностроение, в Западно-Сибирский район и наоборот. Последний такой переход относится к 1962 г.

Основная отрасль специализации сельского хозяйства — животноводство молочного направления. Туринско-Исетское междуречье — первый земледельческий район Сибири, освоение которого началось еще в начале XVII века. Смена отраслей специализации (с земледелия на животноводство) произошла в конце XIX — начале XX в., что связано с развитием сети путей сообщения (строительство Уральской и Транссибирской железных дорог) и формированием новых сельскохозяйственных районов в Азиатской России.

Транспортная сеть Тюменского района имеет лучевой характер: от Тюмени расходятся три железных дороги: на юго-восток к Омску, на северо-восток к Тобольску и далее и на запад к Екатеринбургу. В тех же направлениях проложены железные дороги. Через территорию района проходят нефтепроводы.

Главный город района — **Тюмень** (605 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 582 тыс. чел. без них, площадь 200 км²). Город основан в 1586 г. в нижнем течении р. Туры. В XVII — первой половине XVIII в. Тюмень не имела существенного экономического значения, будучи лишь центром сельскохозяйственного района. Бурный рывок в развитии города происходит во второй половине XVIII века, и связан он был со строительством Московско-Сибирского тракта.

Тюмень, расположенная при пересечении этого тракта и р. Туры, становится одним из главных транспортных центров Сибири. По

тракту в Тюмень поступали дорогостоящие, но малообъемные грузы, а по речным путям — относительно дешевые. Сформировалось два широтных пути через Западную Сибирь, соединявших Тюмень с Томском: Сибирский тракт и путь по рекам Обь-Иртышского бассейна (Туре, Тоболу, Иртышу, Оби и Томи). На линии сообщений Томск-Тюмень работали первые пароходы Сибири.

Но прекращение «кяхтинской торговли», самым неблагоприятным образом сказавшееся на судьбе Томска, очень слабо отразилось на Тюмени. Строительство в 1885 г. Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги превратило город в транспортный центр всего Обь-Иртышского бассейна: здесь перегружалась подавляющая часть грузов, перемещавшихся между Сибирью и Европейской Россией. Дешевизна речных перевозок по сравнению с железнодорожными определила тот факт, что Уральская железная дорога достаточно долго успешно конкурировала с Транссибом, поэтому в начале нашего столетия Тюмень продолжала сохранять значение крупного транспортного центра.

В межвоенное время город приходит в упадок, обусловленный двумя основными причинами: резким сокращением значения водного транспорта и фактическим прекращением внутренней торговли. Город утрачивает значение транспортно-торгового центра, которым он был на протяжении нескольких столетий, его рост замедляется. Эвакуационная волна индустриализации оказала воздействие на развитие Тюмени, но меньшее, чем на другие города Западной Сибири, поскольку основным направлением эвакуации была Транссибирская дорога. В 1944 г. город становится областным центром, что и определило его развитие в первые десятилетия после ВОВ.

С середины 1960-х гг. развитие Тюмени резко ускоряется, что было связано с открытием и промышленной разработкой нефтяных, а затем и газовых месторождений на севере области, в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округе. Но отдаленность Тюмени от большей части области определила то, что значение города в развитии нефте- и газодобычи сводилось к административным функциям. Здесь размещались управления нефтегазодобывающих и разведочных предприятий, а также научно-исследовательские учреждения соответствующего профиля. Тюмень никогда не была организующим центром для районов нефте- и газодобычи — эти функции выполняли Омск и в меньшей мере Новосибирск. Перспективы развития Тюмени связаны главным образом с определением статуса входящих в состав Тюменской области субъектов Федерации: Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов. Если они окончательно выйдут

из состава Тюменской области, то значение города резко снизится. Но пока этого не произошло и в ближайшем будущем подобного развития события ожидать не стоит. Вполне возможно также и упразднение округов с включением их территории непосредственно в состав Тюменской области, как это уже произошло в нескольких субъектах Федерации. В настоящее время Тюмень является одним из наиболее благополучных и динамично развивающихся городов страны. Значительное развитие здесь получило жилищное строительство, в том числе и с целью вывода населения из автономных округов.

Второй по численности населения город района — *Ишим* (65 тыс. чел.). Основная отрасль экономики города — машиностроение, основу которого составляют предприятия, созданные во время ВОВ.

Тобольский район специализируется на производстве продукции нефтеперерабатывающей, химической и лесной промышленности. Первая по времени формирования отрасль — лесозаготовительная, предприятия которой появились здесь в конце XIX в. Лес по рекам доставлялся частью в Тюмень, а частью в Омск и города, расположенные выше по Иртышу. Лесная промышленность была единственной отраслью специализации района вплоть до 1970-х гг. Развитие нефтепереработки и химической промышленности связано здесь, так же как и в Томской области, со строительством в 1970-е — 1980-е гг. нефтехимического комбината (в Тобольске).

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет, основу транспортной сети составляют Иртыш и железная дорога Тюмень — Тобольск (далее на север — к Нижневартовску и Надыму).

Главный город района — *Тобольск* (104 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 100 тыс. чел. без них). Город расположен при слиянии Иртыша и Тобола, основан в 1587 г. в узле водных коммуникаций. Его транспортно-географическое положение определило быстрое возвышение города, бывшего на протяжении XVII–XVIII вв. столицей Сибири. Его статус столицы «Сибирского царства», одного из владений русской короны, был закреплён юридически.

Снижение значения речных путей во второй половине XVIII в. привело к упадку города, особенно в начале XIX в. Центрами экономической жизни Западной Сибири становились Томск и Тюмень, центр генерал-губернаторства был из Тобольска перенесен в Омск, но «запустение» Тобольска несколько сдерживалось тем, что вплоть до революции 1917 г. он продолжал оставаться центром губернии (Тюмень была лишь уездным городом).

После революции, с утратой административных функций, город все более превращался в исторический. Строительство нефтехимического комбината привело к преобразованию города в промышленный центр, развитие его определяется состоянием нефтедобычи на севере Западной Сибири.

Ханты-Мансийский автономный округ — Югра был образован в декабре 1930 г. как Остяко-Вогульский национальный округ, с 1940 г. — Ханты-Мансийский национальный округ, с 1977 г. — автономный округ. А 2003 г. к полному названию округа было добавлено слово «Югра».

Площадь 524,8 тыс. км², население 1 532,0 тыс. чел., в том числе городское 1 401,1 тыс. чел., сельское 130,9 тыс. чел.

Территория округа делится на два экономико-географических района: Сургутский и Ханты-Мансийский.

Большее значение имеет **Сургутский район**, отраслями специализации которого являются нефтедобыча, электроэнергетика, и в меньшей степени — лесная промышленность.

Отрасль, определявшая развитие всего района — нефтедобыча, ускоренное развитие которой началось с открытия в 1965 г. одного из крупнейших в мире Самотлорского месторождения. Освоение этого и других месторождений привело к скачкообразному росту численности населения округа в целом, особенно городского населения Восточного экономико-географического района.

Электроэнергетика представлена тремя крупными теплоэлектростанциями (две ГРЭС в Сургуте и одна — в Нижневартовске). Лесная промышленность — самая ранняя по времени возникновения, ее предприятия на востоке Ханты-Мансийского округа появились в межвоенное время.

Сельское хозяйство района особого значения не имеет, а в силу природных условий — и не может иметь. Большая часть продовольствия в пределы района завозится в основном с юга Западной Сибири. Основу транспортной сети составляют р. Обь, а также железная дорога от Тюмени к Надыму с отходящей от нее веткой к Нижневартовску. На территории района берут начало несколько нефтепроводов, ведущих как в западном, так и в восточном направлениях.

Главные города Сургутского экономико-географического района — **Сургут** (307 тыс. чел., площадь 213 км²) и **Нижневартовск** (252 тыс. чел., площадь 269 км²). Рост обоих городов, невзирая на различие их исторических судеб (Сургут основан в 1593 г., а Нижневартовск — в 1972 г. на месте селения Нижневартовские Юрты), пол-

ностью определялся развитием нефтедобычи с 60-х гг. XX в. и определяется в настоящее время.

Социальный потенциал этих городов, в отличие от экономического, крайне незначителен: оба города строились без плана, и каждый из них состоит из нескольких частей, почти не взаимодействующих между собой (например, ни в Сургуте, ни в Нижневартовске до конца 80-х гг. не существовало общегородской системы телефонной связи). Однако в последние годы инфраструктура этих городов стала развиваться: они приобретают собственный архитектурный облик, хотя и не слишком выразительный. Дальнейшее развитие этих городов теснейшим образом связано с изменением объема добычи нефти на востоке Ханты-Мансийского АО. Однако строительство крупных тепловых электростанций в сочетании с активно ведущимся дорожным строительством дает основание утверждать, что при неизбежном сокращении объемов нефтедобычи здесь могут сформироваться компенсационные отрасли экономики, но какими они будут и сформируются ли вообще, определенно сказать нельзя.

Большое значение в качестве центра нефтедобычи имеет также *Нефтеюганск* (123 тыс. чел.), который как город существует с 1967 г. Существование и перспективы города определяются исключительно добычей нефти.

Ханты-Мансийский район специализируется на производстве продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей промышленности, нефте- и газодобыче.

В пределах этого района были добыты первые тонны нефти и первые кубометры газа Западной Сибири, но затем основные районы добычи как нефти, так и газа сместились на восток. Нефть добывается на юго-западе района (Урайское месторождение), газ — на северо-западе (Игримское и Берёзовское месторождения).

Лесная и деревообрабатывающая промышленность района начала развиваться в 1920-е гг., в настоящее время большая часть ее продукции вывозится на запад, в пределы Свердловской области и Республики Коми (через Сергино и Лабытнанги соответственно).

Сельское хозяйство существенного значения не имеет; наиболее значимой его отраслью было речное рыболовство, объемы которого ныне значительно сократились из-за загрязнения рек Обь-Иртышского бассейна.

Основа транспортной сети района — реки Обь и Иртыш, сливающиеся в его пределах. «Лесовозная» железная дорога ведет от пристани Сергино (на Оби) в Свердловскую область. Автомобильных до-

рог мало, они имеют в основном местное значение. Через территорию района проходят нефте- и газопроводы.

Главные города района — Ханты-Мансийск и Нягань.

Ханты-Мансийск (79 тыс. чел., площадь 337 км²) — центр автономного округа, расположенный неподалеку от впадения Иртыша в Обь. Город состоит из нескольких частей, самая старая из них (бывшее село Самарово) известна с XVI в. В качестве рабочего поселка Остяко-Вогульск существовал с 1931 по 1940 г., с 1940 г. — Ханты-Мансийск, город — с 1950 г. Функции — исключительно административные, экономического значения город не имеет. Но численность населения в нем растет быстрее, чем в других городах ХМАО, что объясняется главным образом развитием социальной сферы. В конце 1990-х гг. в городе был создан Югорский государственный университет, самый молодой классический университет России.

Нягань (55 тыс. чел.) возникла как поселок лесозаготовителей в середине 1950-х гг. Развитию в качестве города, статус которого получила в 1985 г., обязана нефтедобыче.

Ямало-Ненецкий автономный округ образован в декабре 1930 г. Площадь 769,3 тыс. км². Население 522,8 тыс. чел., в том числе городское 442,9 тыс. чел., сельское 79,9 тыс. чел.

Территория округа делится на два экономико-географических района: Ново-Уренгойский и Салехардский.

Ново-Уренгойский район специализируется на газодобыче. Крупнейшие месторождения из ныне освоенных — Уренгойское и Медвежье, открыты в 1966 и 1967 г. соответственно. Добыча нефти невелика, и осуществляется на юго-востоке района, на границе с Ханты-Мансийским округом.

Сельское хозяйство существенного значения не имеет; основными его отраслями являются оленеводство и рыболовство. В обеих отраслях занято преимущественно коренное население.

Основу транспортной сети района составляет железная дорога от Тюмени, доведенная в 1989 г. до Надыма и проходящая частично по трассе дороги Салехард-Игарка, построенной в начале 1950-х гг. и никогда не эксплуатировавшейся. Часть новой дороги не принята в ведение МПС и эксплуатируется «Газпромом», вотчиной которого и является Ямало-Ненецкий автономный округ. Некоторое значение имеют внутренние водные пути. На территории района начинаются главные газопроводы России. В районе Надыма расположен основной узел этих газопроводов.

Главные города района — *Новый Уренгой* (104 тыс. чел., площадь 200 км²), *Ноябрьск* (111 тыс. чел.) и *Надым* (47 тыс. чел.). Все эти города созданы на пустом месте в последние десятилетия XX в. Надым как город существует с 1972 г., Новый Уренгой с 1980 г. Эти города представляют собой организующие центры газодобывающих районов. Новый Уренгой ныне представляет собой железнодорожный узел. От него расходятся две железные дороги, эксплуатируемые «Газпромом» — на Надым и на Ямбург, вахтовый поселок на берегу Обской губы. Ноябрьск городом является с 1982 г., и представляет собой основной центр нефтедобычи на территории ЯНАО.

Салехардский район специализируется на добыче газа, а также на производстве продукции деревообрабатывающей, лесозаготовительной и пищевой промышленности.

Основные месторождения газа располагаются на полуострове Ямал. Центром деревообработки является город Лабытнанги. Основную часть продукции деревообрабатывающих предприятий составляет рудничная стойка, поставляемая в Печорский каменноугольный бассейн. Основа пищевой промышленности — производство консервов из речной рыбы и переработка оленины, в Ямало-Ненецком округе — крупнейшее оленье стадо в пределах России.

Основные отрасли сельского хозяйства — оленеводство и рыболовство. Основные транспортные пути района — внутренние водные (Обь) и морские. Есть небольшая железная дорога Чум (Республика Коми) — Лабытнанги. Существуют проекты продления дороги от Тюмени до Надыма к Салехарду и строительства железной дороги на Ямал (Обская-Бованенково).

Главные города района — Салехард, центр Ямало-Ненецкого автономного округа, и Лабытнанги. Салехард выполняет функции административного и культурного центра, а Лабытнанги — промышленного и транспортного.

Салехард (43 тыс. чел., площадь 20 км²) основан в 1595 г. как Обдорск — один из узловых пунктов на морском пути в Сибирь. С запретом этого пути в 1620 г. город приходит в упадок, выполняя исключительно административные функции. С 1930 года — центр национального округа, с 1933 г. носит современное название. Основная функция — административная. Считается единственным городом в мире, расположенным на Полярном круге.

Возникновение города *Лабытнанги* (27 тыс. чел.) связано со строительством в 1951 г. ветки от Печорской магистрали к Нижней Оби и созданием при соединении этой дороги и реки деревообрабатывающего предприятия. В дальнейшем здесь же образовалось не-

сколько поселков различной ведомственной принадлежности (МВД, Газпрома), объединенных в 1975 г. под общим названием. Развивается медленнее других городов ЯНАО. Оживление экономической жизни может обеспечить предполагаемое строительство железнодорожного моста через Обь и строительство железной дороги к центрам газодобычи на востоке ЯНАО (Надыму). Строительство этой дороги (так называемого «Северного широтного хода») предполагалось начать в 2011 г.

Восточно-Сибирский экономический район

Республика Бурятия

Площадь 351,3 тыс. км², население 972,7 тыс. чел., в том числе городское 567,8 тыс. чел., сельское 404,9 тыс. чел. Столица — Улан-Удэ.

Бурят-Монгольская АССР образована в 1923 г. из Бурят-Монгольской АО в составе РСФСР и Монголо-Бурятской АО в составе Дальневосточной республики. С 1958 г. — Бурятская АССР, с 1992 г. — современное название.

На территории республики выделяются четыре экономико-географических района: Селенгинский, Саянский, Баргузинский и Северо-Байкальский.

Большая часть населения и социально-экономического потенциала республики сосредоточена в пределах небольшого по площади **Селенгинского района**, ограниченного долиной р. Селенга.

Отраслями промышленной специализации района являются машиностроение, электроэнергетика и добыча каменного угля, а также лесная промышленность. Основные отрасли машиностроения — судостроение, авиастроение и приборостроение (Улан-Удэ).

Добыча каменного угля и производство электроэнергии осуществляются в районе города Гусиноозерск. Гусиноозерская ГРЭС представляет собой часть трансграничного территориально-производственного комплекса (ТПК), сформировавшегося на основе месторождений Дархана и Эрдэнэца (Монголия). Предприятия лесозаготовительной промышленности существуют практически повсеместно, их продукция вывозится для переработки на целлюлозно-бумажные предприятия как Бурятии (Селенгинский целлюлозно-бумажный комбинат), так и Иркутской области.

Главной отраслью сельского хозяйства района является животноводство, чему способствуют природные условия, а также сложившиеся на протяжении столетий особенности мировосприятия бурят. Согласно ламаистским представлениям, а ламаистами является большая часть бурят, распашка земли является греховным делом.

Основу транспортной сети района составляет полимагистраль, состоящая из р. Селенги и идущих по ее долине железных и автомобильных дорог. Главные железные дороги района — Транссибирская магистраль и дорога Улан-Удэ — Улан-Батор — Пекин. Автомобильные дороги идут в тех же направлениях.

Главный город района — столица республики *Улан-Удэ* (404 тыс. чел., площадь 377 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации). Город основан в 1666 г. как зимовье при впадении р. Уды в р. Селенгу.

Преобразован в уездный город с названием Верхнеудинск в 1783 г., при проведении губернской реформы Екатерины II. Находясь между тремя центрами экономической жизни Восточной Сибири XIX в. (Иркутском, Кяхтой и Нерчинском), город развивался крайне медленно и экономического значения практически не имел.

Его развитие как хозяйственного центра связано со строительством Транссибирской магистрали. Верхнеудинск становится узлом железнодорожно-водных сообщений, в нем появляются первые промышленные предприятия. В 1920 г. повышается административный статус города — он на короткое время становится резиденцией правительства Дальневосточной республики, а в 1923 г. — столицей БМ АССР. Современное название носит с 1934 г. Темпы экономического развития города ускорились во время ВОВ и в послевоенные десятилетия, когда были построены либо коренным образом реконструированы основные промышленные предприятия. Главной отраслью промышленности города является авиастроение (производство вертолетов) и другие отрасли машиностроения. Имеются также предприятия легкой и пищевой промышленности. Но основная функция города в настоящее время — административная.

Второй по численности населения город района — *Гусиноозерск* (24 тыс. чел.), возник как шахтерский поселок в конце 1930-х гг. Город — с 50-х гг. Основное предприятие современного города — Гусиноозерская ГРЭС.

Большое значение в истории Сибири имел также расположенный на территории Селенгинского района Бурятии город *Кяхта* (20 тыс. чел), основанный как торговая слобода в 1728 г. Исключительное значение Кяхты в XVIII — первой половине XIX в. было связано с

тем, что город был единственным местом, где товары из России и вообще из Европы могли обмениваться на китайские. Его значение было столь велико, что город был выделен в отдельную административную единицу — градоначальство. С прекращением этой торговли город приходит в упадок. Происходящее в последние годы оживление экономических связей с Монголией, возможно, вдохнет жизнь в Гусиноозерск и Кяхту.



*Рис. 13. Российско-монгольская граница в Бурятии, пограничный переход Монды (Россия) — Ханх (Монголия). Вид со стороны Монголии.
Фото В. Л. Мартынова, 2008*

Саянский район расположен к западу от Центрального района. Территория района заселена очень слабо, единственная отрасль его промышленной специализации — добыча вольфрамо-молибденовых руд (Джидинский вольфрамо-молибденовый комбинат, город Закаменск), ныне прекращенная. На территории района есть также небольшие лесозаготовительные предприятия, продукция которых вывозится в Иркутскую область.

Сельское хозяйство почти исключительно животноводческого направления и сейчас является основной отраслью экономики района (Тункинская котловина), большое значение для района имеет туризм. В Тункинской котловине вдоль р. Иркут сформировалась рекреационная зона регионального значения. Сеть путей сообщения представ-

лена автомобильными дорогами, в том числе и соединяющими Россию с Монголией.

Район более тяготеет к Иркутской области, чем к остальной территории Бурятии. Единственный город на территории района — **Закаменск** (11,5 тыс. чел), основанный в 1933 г., город — с 1944 г. Изначально представлял собой лагерь, до 1959 г. — секретный город. Сейчас в связи с ликвидацией градообразующего предприятия (Джидинского вольфрамо-молибденового комбината) приходит в упадок, постепенно превращаясь в центр сельскохозяйственного района.

Большую часть территории республики занимает **Баргузинский район**, протянувшийся вдоль восточного побережья Байкала. Наиболее слабозаселенная и освоенная в хозяйственном отношении часть Бурятии. На территории района есть небольшие предприятия лесозаготовительной и пищевой (рыбоперерабатывающей) промышленности. Сельское хозяйство имеет в целом натуральный характер. Основные пути сообщения — внутренние водные (оз. Байкал), автомобильные дороги связывают район с Улан-Удэ и Читой. Городов на территории района нет, самые крупные населенные пункты — поселки, например **Усть-Баргузин** (7,1 тыс. чел.), а также сельские населенные пункты.

Северо-Байкальский район — часть территории Бурятии, тяготеющая к трассе Байкало-Амурской магистрали. В настоящее время единственная отрасль промышленной специализации района — лесозаготовительная и деревообрабатывающая. Начало промышленного освоения территории района относится к довоенному времени, когда начались работы по реализации первого проекта Байкало-Амурской магистрали (1938 г.). Перспективы индустриального развития этого экономико-географического района Бурятии связаны с освоением природных ресурсов зоны БАМа. Сельское хозяйство района развито слабо.

Байкало-Амурская магистраль составляет основу транспортной сети района. Для западной его части некоторое значение имеют внутренние водные пути (оз. Байкал). Главный город на территории района — **Северобайкальск** (25 тыс. чел.). Его основание связано со строительством БАМа (в качестве города существует с 1980 г.). Основная функция города — транспортная (железнодорожная станция). Неподалеку от Северобайкальска находится пос. **Нижнеангарск** (5 тыс. чел.), основанный в XVII в. Жизнь современного поселка связана главным образом с БАМом.

Республика Тува (Тыва)

Площадь 168,6 тыс. км², население 307,9 тыс. чел., в том числе городское 163,4 тыс. чел., сельское 144,5 тыс. чел. Столица — Кызыл.

В 1914 г. часть территории Китая в верховьях Енисея (Тувинская котловина) перешла под протекторат России и получила название Урянхайский край. В 1921 г. протекторат преобразован в формально независимое государство — Танну-Тувинскую Аратскую Республику (ТАР; с 1926 г. — Тувинская Народная Республика, ТНР). В октябре 1944 г. республика вошла в состав СССР и была преобразована в автономную область в составе Красноярского края. С 1960 г. — Тувинская АССР, с 1991 г. имеет современное название.

В силу чрезвычайно низкого уровня развития хозяйства выделение экономико-географических районов на территории Тувы не имеет смысла

Республика в целом представляет собой один из самых отсталых регионов России. Главная отрасль хозяйства — агропромышленный комплекс, в котором ведущую роль играет животноводство. Пастбищное животноводство — основное занятие коренного населения республики.

Единственная отрасль промышленности, имеющая значение отрасли всероссийской специализации — асбестодобывающая промышленность. На западе Тувы расположено самое крупное месторождение асбеста в России — Ак-Довурак.

Основу транспортной сети составляют автомобильные дороги, соединяющие Туву с Хакасией и Красноярским краем: Кызыл — Абакан (Усинский тракт) и Ак-Довурак — Абаза, соединяемые в пределах республики дорогой Кызыл — Ак-Довурак. В восточной части республики большое значение имеют внутренние водные пути (Енисей, Бол. Енисей и Мал. Енисей). Предполагается строительство железной дороги от ст. Курагино на линии Абакан — Тайшет к Кызылу.

Главный город республики — ее столица **Кызыл** (110 тыс. чел., площадь около 200 км²). Город основан в 1914 г. как административный центр протектората Урянхайский край и назван Белоцарском. В 1921 г. переименован в Хем-Белдыр, современное название — с 1926 г. Основные функции города — административная и транспортная, промышленное значение невелико.

Второй по численности населения город Тувы — **Ак-Довурак** (14 тыс. чел.), возникший в 1960-е гг. в связи со строительством асбе-

стодобывающего комбината. Объемы производства на комбинате в постсоветское время резко упали, что привело к кризису в развитии города.

Третий город — *Шагонар* (11 тыс. чел.), ставший городом в 1945 г. после присоединения Тувы к СССР, имеет значение центра сельскохозяйственного района.

Республика Хакасия

Площадь 61,6 тыс. км², население 532,3 тыс. чел., в том числе городское 358,1 тыс. чел., сельское 174,2 тыс. чел. В октябре 1930 г. образована Хакасская автономная область, входившая в состав Красноярского края. В 1992 г. преобразована в республику в составе Российской Федерации.

В республике выделяются два экономико-географических района: Абаканский и Абазинский.

Большее значение для республики имеет **Абаканский район**, отраслями промышленной специализации которого являются электроэнергетика, цветная металлургия, машиностроение и угледобыча.

Хозяйственное освоение района началось с утверждением в начале XVIII в. русской власти в Минусинской котловине. Но если для правобережья Енисея (входящего ныне в состав Красноярского края) основным направлением экономической деятельности в XVIII — начале XX в. было сельское хозяйство, то для левобережья (территория современной Хакасии) — лесной промысел. Строительство железной дороги Ачинск — Усть-Абаканское, законченное в годы Гражданской войны, привело к тому, что экономический потенциал левобережья Верхнего Енисея стал расти более быстрыми темпами, чем правобережья. Однако в межвоенный период основной отраслью хозяйства Абаканского района оставалась лесная промышленность, хотя и было начато освоение Черногорского каменноугольного месторождения.

Развитие района ускоряется в 1950-е — 1960-е гг. Это было связано со строительством Южно-Сибирской магистрали (Абакан — Магнитогорск) и ее продолжения к востоку: дороги Абакан — Тайшет. Абакан стал одним из важнейших транспортных узлов Восточной Сибири, что в сочетании с близостью к Кузбассу привело к созданию в городе предприятий материалоёмких отраслей машиностроения.

В 1960-е гг. начинается развитие электроэнергетики, базирующейся на использовании энергии ГЭС. На Енисее были построены Саяно-Шушенская и Майнская ГЭС, являющиеся энергетической основой Саянского ТПК. В районе Саяно-Шушенской ГЭС образовался новый город — Саяногорск, градообразующим предприятием которого является Саянский алюминиевый завод. Таким образом, формирование современных отраслей специализации Абаканского района Хакасии относится к последним десятилетиям.

Основа сельского хозяйства района — растениеводство, развивающееся с XVIII в. Но большая часть сельскохозяйственной продукции остается в пределах Хакасии.

Транспортная сеть района имеет радиальный характер. Ее основу составляют железные и автомобильные дороги, расходящиеся от Абакана, и р. Енисей. Однако значение Енисея в последние десятилетия резко снизилось, что связано со строительством ГЭС, разделивших Енисей на отдельные участки.

Главные города района — Абакан, Черногорск и Саяногорск.

Абакан (165 тыс. чел., площадь 100 км²) возник в 1823 г. как село Усть-Абаканское при впадении реки Абакан в Енисей. В 1925 г. село переименовано в Хакасск, с 1931 г. город носит современное название. В первые десятилетия существования город выполнял исключительно административные функции, в 1960-е гг. стал транспортным, а затем и промышленным центром.

Черногорск (75 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 72 тыс. чел. без них) возник в 1907 г. как шахтерский поселок. Добыча каменного угля остается основной отраслью специализации экономики города и в настоящее время. **Саяногорск** (63 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 50 тыс. чел. без них) основан в 1975 г. в связи со строительством Саяно-Шушенской ГЭС и Саянского алюминиевого завода на месте с. Означенной. Это село до 1944 г. было крайней южной точкой российских владений в Восточной Сибири, южнее начинались земли, принадлежавшие Китаю (Тува).

Отрасли специализации **Абазинского района** относятся к добывающей промышленности. Наиболее крупными являются предприятия по добыче железной руды (Абаканское месторождение, центр — город Абаза), продукция которых поставляется в Новокузнецк. Месторождение открыто в 1867 г., но его освоение было связано с провалом проекта строительства Урало-Кузнецкого комбината и необходимостью изыскания более близких, чем уральские, источников сырья для Новокузнецкого металлургического комбината

Кроме железной руды, в районе добываются золото и молибденовые руды. Большое значение имеет также лесозаготовительная промышленность.

Сельское хозяйство развито слабо, основная его отрасль — животноводство.

Основу транспортной сети района составляет Южно-Сибирская магистраль (участок Абакан — Новокузнецк) с отходящей от нее веткой к городу Абаза, а также автомобильные дороги, проходящие через территорию района и связывающие его с Абаканским районом Хакасии и соседними субъектами Федерации (Кемеровской областью, Красноярским краем и Тувой).

Главный город района — *Абаза* (17 тыс. чел.). Его возникновение связано с освоением месторождения железной руды. Город — с 1966 г.

Забайкальский край

Площадь 431,9 тыс. км², население 1 106,6 тыс. чел., в том числе городское 729,1 тыс. чел., сельское 377,5 тыс. чел.

В пределах края выделяются пять экономико-географических районов: Читинский, Краснокаменский, Петровск-Забайкальский, Олекминский и Чарский.

Читинский район — относительно небольшой по площади, расположен вдоль Транссиба. Главные отрасли специализации — добывающая и легкая промышленность.

Основа легкой промышленности — предприятия по переработке шерсти (производство шерстяных тканей и др.), использующие местное сырье. Предприятия машиностроения и легкой промышленности сосредоточены в Чите. Добывающая промышленность представлена несколькими отраслями, в частности, золото- и угледобычей.

Сельское хозяйство имеет в целом пригородный характер, его основной его отраслью является животноводство (крупный рогатый скот и овцы). Растениеводство менее развито вследствие природных особенностей территории (горный рельеф, небольшое количество осадков).

Организующая ось района — Транссибирская магистраль, идущая по долинам Хилка и Ингоды, неподалеку от Читы (ст. Карымская) от Транссибирской магистрали уходит железная дорога к китайской границе (бывшая КВЖД). Автомобильные дороги связывают Читу с Бурятисей и городами юга области, а также с Амурской обла-

стью (с 2010 г.). Реки в качестве водных путей в настоящее время практически не используются.

Главный город района — **Чита** (337 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 324 тыс. чел. без них, площадь 534 км²). Населенный пункт на месте нынешней Читы известен с XVII в. (1653 г.). Он был одним из опорных пунктов на пути, связывавшем русские владения в бассейне Амура с остальной Россией. Этот путь проходил через р. Ингоду, относящуюся к бассейну Амура, водораздел Яблоновый хребет, и р. Хилок — приток Селенги.

В середине XIX в. транзитное значение Читы резко возросло: через нее проходила большая часть грузов, предназначавшихся для новых русских владений на юге Дальнего Востока. С этого времени развитие хозяйства на территории современной Читинской области было связано с Дальним Востоком, чем с Восточной Сибирью.

В 1851 г. Чита получила права города и стала центром Забайкальской области. Строительство Транссиба способствовало развитию города. В начале XX столетия Чита была важнейшим железнодорожным узлом востока России: к ней сходились две дороги, связывавшие Россию с югом Дальнего Востока, — КВЖД, через Харбин, и Амурская дорога, через Хабаровск.

В 1920–1922 гг. город был второй столицей Дальневосточной республики (после Верхнеудинска). В межвоенное время значение города как транспортного узла снизилось (это связано с сокращением движения по КВЖД) и началась его индустриализация. Эвакуационная волна на промышленном развитии Читы никак не отразилась.

В послевоенные годы развитие Читы ускорилося: в 1950-е гг. «большая дружба» с Китаем — строительство ориентированных на китайского потребителя предприятий, 1960-е — 1970-е гг. — вражда с Китаем — развитие военной инфраструктуры, 1990-е гг. — рыночные реформы (Чита первый крупный российский город на пути китайских «челноков»). На протяжении всего этого времени очень большое значения для развития Читы, как и вообще Читинской области, имела оборонная составляющая. Город был центром Забайкальского военного округа. Практически все крупные населенные пункты в степной части тогдашней Читинской области представляли собой гарнизоны. В настоящее время большая часть этих гарнизонов ликвидирована.

Второй по численности населения город района — **Нерчинск** (15 тыс. чел.). На протяжении двух столетий (XVII–XVIII вв.) город, основанный как острог в 1653 г., был одним из главных хозяйственных центров Азиатской России. В районе Нерчинска велась добыча

серебряно-свинцовых руд. Город и его окрестности образовывали Нерчинский горный округ и управлялись особым порядком. В середине XIX в. служил одним из сборных мест для русских отрядов, присоединявших и заселявших Приамурье и Приморье. По своему значению в это время Нерчинск превосходил Читу. По мере истощения запасов руд терял значение горнопромышленного центра, становясь центром сельскохозяйственного района.

Отрасли специализации **Краснокаменского района** относятся к добывающей промышленности. Район является одним из важнейших сырьевых баз цветной металлургии России: здесь ведется добыча полиметаллических, молибденовых, оловянных руд и флюорита. Обрабатывающая промышленность в Краснокаменском районе развита очень слабо. Район взаимодействует с северо-восточной Монголией: от ст. Борзя отходит железнодорожная ветка к монгольскому городу Чойболсан.



Рис. 16. Российско-китайская граница, поселок Забайкальск. На заднем плане — китайский город Маньчжурия. Фото В.Л. Мартынов, 2005.

Агроклиматические условия (лесостепь и степь) благоприятствуют развитию в районе сельского хозяйства.

Основу транспортной сети района составляет Транссибирская дорога и участок бывшей КВЖД с отходящими от них тупиковыми ветками, ведущими в районы размещения предприятий добывающей промышленности. Автомобильные дороги связывают главные города района с Читой. К настоящему времени (2011 г.) завершено строи-

тельство автомобильной дороги, соединяющий Читинскую и Амурскую области, и тем самым Сибирь и Дальний Восток. Внутренние водные пути (Амур и его притоки) определяли развитие района в конце прошлого — начале нынешнего столетия, но в последние десятилетия их значение было небольшим, а сейчас вообще сошло на нет.

Города в пределах района — Краснокаменск и Борзя.

Краснокаменск (56 тыс. чел.) — центр освоения месторождения урановых руд, город — с 1969 г. Здесь добывается больше 90% урановой руды России. Добыча ведется шахтным способом.

Борзя (30 тыс. чел.) возникла как железнодорожная станция в конце XIX в. В 1939 г. была построена железная дорога от ст. Борзя в пределы Монголии (город Чойболсан). Транспортная функция является основной и сейчас, большое значение для города имели также расположенные в нем воинские части. В настоящее время (2011 г.) ведется строительство железной дороги Борзя — Газимурский Завод с целью освоения месторождений полиметаллических руд.

Большая часть **Петровск-Забайкальского района** представляет собой территорию, крайне слабо освоенную в хозяйственном отношении. Почти все население сконцентрировано вдоль северной границы района, на территории, примыкающей к Транссибу. Сельское хозяйство экономического значения не имеет (горы). Пути сообщения — Транссиб и отходящие от него автомобильные дороги местного значения.

Главный город — **Петровск-Забайкальский** (19 тыс. чел.), основанный как поселок при железоделательном заводе в 1789 г. Город с 1926 г. Современный передельный завод действовал с 1940 г. до 1990-х гг. В настоящее время лежит в руинах. Город постепенно деградирует.

Олекминский район (часть территории Забайкальского края между Транссибом и БАМом) характеризуется еще более низким уровнем освоенности. Промышленности нет, путей сообщения практически нет, городов нет. Самый крупный населенный пункт — село **Тунгокочен** (примерно 1 тыс. чел.).

Чарский район — часть территории Забайкальского края, примыкающая к БАМу. Выделение района связано со строительством магистральной и формированием ориентированной на нее системы населенных пунктов. В настоящее время экономическая активность в зоне БАМа невелика. Сеть путей сообщения района — линейная (БАМ). Городов на территории района нет. Самый крупный населенный пункт — поселок **Новая Чара** (4,5 тыс. чел.), расположенный на трассе БАМа. Перспективы развития поселка связаны с возможным осво-

ением Удоканского месторождения медной руды, расположенного поблизости от поселка и относящегося к числу крупнейших в мире.

Красноярский край

Площадь Красноярского края составляет 2 366,8 тыс. км², население — 2 828,2 тыс. чел., в том числе городское 2 157,6 тыс. чел., сельское 670,6 тыс. чел.

Территория собственно Красноярского края делится на шесть экономико-географических районов: Красноярский, Минусинский, Енисейский, Эвенкийский, Норильский и Таймырский.

Основу экономического потенциала края составляет **Красноярский район**, вытянутый в широтном направлении вдоль Транссибирской магистрали.

Территория района совпадает с территорией, на которой сформировался Канско-Ачинский топливно-энергетический комплекс (КАТЭК). Основными отраслями специализации района являются угледобывающая промышленность и электроэнергетика (базирующаяся на использовании тепловых, гидравлических и атомных станций), машиностроение, цветная металлургия и целлюлозно-бумажная промышленность.

Угольные месторождения Канско-Ачинского бассейна были обнаружены и начали разрабатываться в небольших масштабах в начале XX в. (1905 г.), но особенно быстрыми темпами оно происходило с 1960-х гг., когда были разработаны технологии, позволяющие дешево добывать и эффективно использовать низкокалорийные угли, которыми сложено это месторождение. Строительство первой ГРЭС в Канско-Ачинском бассейне (Назаровской) было начато в 1955, а завершено лишь в 1968 г. Со строительством более мощной Берёзовской ГРЭС началась формирование КАТЭКА.

Уголь Канско-Ачинского бассейна чрезвычайно дешев, вся его добыча в пределах этого бассейна осуществляется открытым способом, но физико-химические свойства канско-ачинского угля таковы, что он плохо переносит перевозки на дальние расстояния: зимой он смерзается, а летом самовозгорается. Поэтому добытый уголь должен потребляться в местах добычи, чем и объясняется формирование КАТЭКа и строительство в этом районе чрезвычайно крупных тепловых электростанций. Гидроэлектростанция в районе одна — Красноярская (город Дивногорск), строившаяся с 1955 по 1971 г.

Атомная электростанция располагается в закрытом городе (ЗАТО) Железногорск (в советское время Красноярск-26) и входит в состав комплекса по производству радиоактивных материалов.

Почти все машиностроительные предприятия района расположены в Красноярске. Как центр машиностроения город сформировался в годы Великой Отечественной войны (эвакуационная волна индустриализации), что и определяет решающее преобладание в его составе предприятий военно-промышленного комплекса. Наиболее известными видами «гражданской» продукции красноярского машиностроения являются сельскохозяйственные машины (по производству зерноуборочных комбайнов Красноярск занимает второе место в стране после Ростова-на-Дону) и продукция тяжелого машиностроения (машины и механизмы для КАТЭКа, например экскаваторы для открытой добычи угля).

Цветная металлургия представлена двумя предприятиями: Красноярским алюминиевым заводом и Ачинским глиноземным. Основным фактором, определившим создание этих предприятий, был энергетический. Предприятие целлюлозно-бумажной промышленности — Красноярский ЦБК, использующий сырье, поставляемое из верхней и средней части бассейна Енисея.

Сельское хозяйство района имеет достаточно высокий уровень развития, природные условия позволяют развивать здесь как животноводство, так и растениеводство. Развитие агропромышленного комплекса района в настоящее время сталкивается с серьезными проблемами, определяемыми состоянием топливно-энергетического комплекса (изъятие земель под горные выработки, загрязнение воздуха, воды и почв).

Транспортная система района имеет характер, близкий к ортогональному. Ее основу составляет Транссибирская магистраль, проходящая через всю территорию района в широтном направлении, и Енисей, пересекающий район в меридиональном направлении. Параллельно Енисею проходит железная дорога Абакан — Лесосибирск (через Ачинск), а в восточной части района — железная дорога Абакан — Тайшет, соединенная в пределах края с Транссибом небольшой веткой у ст. Уяр.

Главные города района — Красноярск, Ачинск, Канск, Железногорск, Зеленогорск.

Красноярск (975 тыс. чел., площадь 300 км²) был основан в 1628 г. как острог, защищавший русские владения на Среднем Енисее от нападений енисейских кыргызов.

В начале XVIII в., с прекращением войны с кыргызами, Красноярск, имевший исключительно военное значение, постепенно приходит в упадок. Главным торговым городом на территории современного края до середины XVIII в. был Енисейск, а большая часть сельскохозяйственной продукции производилась в Минусинской котловине. Развитие города продолжилось во второй половине XVIII в., когда через Красноярск прошел Московский тракт.

В начале XIX в. город стал центром Енисейской губернии (границы которой во многом совпадали с границами современного Красноярского края). Но экономическое значение города было относительно невелико, он выполнял главным образом транзитные, а не торговые функции. Строительство Транссиба существенным образом не изменило ситуацию: Красноярск, как и другие города бассейна Енисея, развивался в конце XIX — начале XX в. медленно.

Развитие ускоряется в межвоенное время, что было связано с лесопромышленным освоением бассейна Енисея. Лесохозяйственный комплекс давал большую часть валового, требовавшейся для индустриализации, в связи с чем резко возросли объемы лесозаготовок в Азиатской России, особенно в бассейне Енисея, откуда вывоз древесины в силу навигационных условий Енисея был проще, чем из бассейна Оби. Красноярск стал организующим центром всех лесозаготовительных районов в бассейне Енисея. Через него проходила рабочая сила, направлявшаяся на лесозаготовки, и вывозилась часть продукции. Началось развитие в городе деревообрабатывающей, а несколько позднее целлюлозно-бумажной и химической промышленности. В годы ВОВ в Красноярске были развернуты машиностроительные предприятия.

Развитие Красноярска в послевоенные десятилетия определялось созданием в основном энергоемких производств, что связано со скачкообразным приростом производства электроэнергии в Красноярском крае и Восточной Сибири вообще. В то же время увеличивается социальный потенциал Красноярска, здесь создаются научно-исследовательские и высшие учебные заведения.

Ачинск (111 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 109 тыс. чел. без них) расположен на р. Чулым, относящейся к бассейну Оби. Город возник как крепость, в конце XVIII в. получил статус города и стал одним из торговых городов Сибири. В конце XIX в. через Ачинск прошла Транссибирская магистраль. В 1926 г. построена железная дорога Ачинск — Абакан, и город стал железнодорожным узлом. В 1960-е — 1970-е гг. были построены градообразующие предприятия современного Ачинска — глино-

земный, цементный и нефтеперерабатывающий заводы (находится за пределами города). Основные этапы развития отражены в планировочной структуре Ачинска, состоящего из старого купеческого города вдоль Чулыма, пристанционного поселка и новой части города.

Канск (94 тыс. чел.) расположен на р. Кан — притоке Енисея. Одним из наиболее труднопреодолимых участков Московско-Сибирского тракта в свое время был так называемый «Канский волок», водораздел бассейна Енисея и Ангары. Сходен с Ачинском по своей истории, однако формирование КАТЭКа в развитии города проявилось слабее.

Железногорск (94 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 92 тыс. чел. без них) расположен к северу от Красноярска. Возник как поселок при строившемся в то время горнохимическом комбинате (производство оружейного плутония) на рубеже 1940-х — 1950-х гг. В 1960-е гг. в городе была создана еще одна отрасль специализации — космическая (производство спутников). Город имеет статус закрытого административно-территориального образования (ЗАТО), о существовании города в открытых источниках стало возможным сообщать с 1994 г. До «рассекретивания» обозначался как Красноярск-26.

Зеленогорск (66 тыс. чел.), также ЗАТО, был образован на рубеже 1950-х — 1960-х гг., бывший секретный город Красноярск-45. Основные отрасли промышленности — производство урана и электроэнергетика.

Минусинский район специализируется на производстве продукции машиностроения, добывающей промышленности (добыча железной руды) и агропромышленного комплекса.

Развитие машиностроения в Минусинском районе, так же как и в граничащей с ним Республике Хакасия, началось в послевоенные годы. Но существенным отличием структуры машиностроения является решающее преобладание в его составе новых отраслей (электротехнической промышленности), в то время как в Хакасии главными являются старые отрасли.

Добывающая промышленность здесь имеет меньшее значение, чем в Хакасии, но основной ее отраслью также является добыча железной руды. Основное месторождение, разрабатываемое в настоящее время, — Ирбинское, известное с конца XVII в. В XVIII — первой половине XIX в. на его базе работал железоделательный завод. Вторичное освоение месторождения относится к послевоенным десятилетиям.

Производство продукции сельского хозяйства — главное направление хозяйственной деятельности в пределах Минусинской котловины на протяжении двух столетий (XVIII–XIX вв.). Эта территория — наиболее благоприятная для земледелия часть Восточной Сибири. Однако развитие земледелия здесь лимитировались возможностями рынка сбыта, ограниченного бассейном Енисея. В XX в., особенно после революции, сельскохозяйственное значение района стало сокращаться, что было связано с конкуренцией более дешевого западносибирского хлеба.

Транспортная сеть района достаточно проста: ее основу составляют проходящие через эту территорию железная дорога Абакан — Тайшет и Усинский тракт (дорога Абакан — Кызыл).

Главный город района — **Минусинск** (74 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 72 тыс. чел. без них). Село на месте нынешнего города возникло в 1739 г., по окончании войны с енисейскими кыргызами как опорный пункт русской колонизации на Верхнем Енисее. С этого же времени года стал центром земледельческого района. В конце XIX в. здесь действовал небольшой железоделательный завод. Город — с 1822 г. (окружной центр Енисейской губернии).

Через Минусинск проходили пути, связывавшие владения России и Китая (Туву). Со строительством железной дороги Ачинск — Усть-Абаканское стал постепенно терять свои позиции, уступая их Абакану, сейчас Абакан, столица Хакасии, и Минусинск образуют бицентричную агломерацию. В послевоенные десятилетия в Минусинске были развернуты промышленные предприятия, преимущественно относящиеся к электротехнической промышленности.

Отрасли специализации **Енисейского района** — лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность, а также золотодобыча. В начале XXI в. началось развитие нефтедобывающей промышленности (Ванкорская группа месторождений). Лесозаготовительная промышленность существует здесь с 1920-х гг., древесина сплавлялась к устью Енисея, где перегружалась на иностранные морские суда. С начала 1930-х гг., со строительством порта Игарка, наряду с круглым лесом стала вывозиться продукция деревообрабатывающей промышленности, ориентированной преимущественно на экспорт.

В послевоенные годы лесохозяйственный комплекс Северного района стал в значительной мере ориентироваться на внутренний рынок, началось ускоренное развитие деревообрабатывающих предпри-

ятий в Маклаково, нынешнем Лесосибирске, расположенном при слиянии Ангары и Енисея.

Золотодобывающая промышленность начала развиваться с 1840-х годов, и в 1840-е — 1840-е гг. этот район был главной золотодобывающей территорией России. После того как рассыпное золото было выбрано, объемы золотодобычи снизились, но она продолжается до сих пор.

Перспективы индустриального развития района чрезвычайно благоприятны: на его территории есть месторождения железной руды, полиметаллических руд, начато строительство Богучанской ГЭС, очередной станции Ангаро-Енисейского каскада. Сложности в индустриализации Енисейского района связаны в основном с крайней недостаточностью рабочей силы.

Сельское хозяйство района имеет большей частью натуральный характер.

Основу транспортной сети составляют внутренние водные пути (Енисей и Ангара), в пределах района проходит значительная часть соединительного Обь-Енисейского водного пути, построенного в конце XIX в. В южной части района в его пределы заходят две небольшие меридиональные железные дороги, отходящие от Транссиба: Ачинск — Лесосибирск и Иланская — Карабула (к строящейся Богучанской ГЭС). Автомобильных дорог на большей части территории района нет.

Главные города Енисейского района — Лесосибирск, Енисейск, Кодинск, Игарка.

Лесосибирск (66 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 61 тыс. чел. без них) образовался как пристань Маклаково в начале XX в. В межвоенное и послевоенное время в районе пристани сформировалось несколько поселков. После строительства железной дороги от Ачинска эти поселки в 1975 г. были объединены под общим названием — Лесосибирск. Сейчас Лесосибирско-Енисейская агломерация, в которой Лесосибирск играет ведущую роль, является организующим центром для всего Енисейского экономико-географического района Красноярского края. Основная отрасль промышленности города — лесная. Имеет также большое транспортное значение, является железнодорожно-водным узлом, через который происходит грузовое сообщение Норильского промышленного района с остальной страной. Собственно, ради этого и была построена железная дорога в середине 1970-х гг.

Енисейск (19 тыс. чел.) был основан как острог в 1619 г. при слиянии Енисея и Ангары. Город — с 1678 г. Его положение в середине

широтного водного пути через всю Сибирь определяло господствующие позиции Енисейска в сибирской торговле на протяжении полутора веков (XVII — первая половина XVIII в.). Со снижением значения водных путей снижается и значение Енисейска. В середине XIX в. Енисейск становится организующим центром золотодобывающего района, но затем вновь приходит в упадок, особенно усилившийся в послереволюционные десятилетия. В настоящее время город выполняет две функции — административную (районный центр) и «историческую» (город-музей).

Кодинск (15 тыс. чел.) основан в 1977 г. на Ангаре как поселок строителей Богучанской ГЭС. Строительство этой ГЭС ведется до настоящего времени (2011 г.).

Игарка (6 тыс. чел.) появилась в конце 1920-х гг. как основной лесозэкспортный порт в бассейне Енисея. До Игарки могут подниматься морские суда. С практически прекращением вывоза леса по Северному морскому пути в постсоветское время связан кризис в развитии города. Некоторое оживление принесло начавшееся в последнее время освоение нефтяных месторождений на севере Красноярского края, в Туруханском районе.

Эвенкийский район представляет собой территорию, почти не затронутую деятельностью человека. Включает в свой состав большую часть бассейна р. Нижняя Тунгуска и весь бассейн реки Подкаменная Тунгуска. Площадь района (бывшего Эвенкийского автономного округа) примерно на 25% больше площади Украины, а его население примерно равно населению небольшого административного района Европейской России.

Основное направление хозяйственной деятельности — охотничий промысел и звероводство. Отрасли добывающей промышленности представлены небольшим предприятием по добыче графита и исландского шпата, однако территория района очень перспективна с точки зрения нефтяных месторождений. Однако освоение этих месторождений потребует столь масштабных капиталовложений и перемещения населения, что в ближайшем будущем его ожидать вряд ли приходится.

Сельское хозяйство — натуральное, почти все потребляемое продовольствие завозится. Основа сети путей сообщения — реки, причем значительная часть водных путей может использоваться лишь в высокую воду, дорог нет. Городов нет, самый крупный населенный пункт (центр округа) — поселок **Тура** (5,5 тыс. чел.), бывший центр Эвенкийского АО, созданный в 1924 г. специально с этой целью. В более

ранние времена никаких населенных пунктов на этой территории не было вообще.

Норильский район — небольшая территория на юго-западе Таймыра. Отрасль специализации района — добыча руд легирующих, цветных и благородных металлов, а также цветная металлургия. В пределах Норильского района добываются почти все платиноиды, большая часть никеля и кобальта, значительная часть меди и золота России. Формирование Норильского горнопромышленного района началось в 1935 г. Сейчас он является крупнейшим производителем продукции цветной металлургии в России. На долю этого района приходится примерно четверть мирового производства легирующих металлов.

Сельское хозяйство района значения не имеет. Основу транспортной сети района составляет железная дорога Норильск — Дудинка, используемая для вывоза продукции Норильского горно-металлургического комбината через морской порт Дудинка. Параллельно железной дороге идет автомобильная трасса.

Главные города района — Норильск и Дудинка.

Норильск (176 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 175 тыс. чел. без них, в том числе собственно Норильск — 106 тыс. чел.). Город возник в 1935 г. как лагерь для строительства Норильского горно-металлургического комбината. Статус города получил в 1953 г. В 1960-е гг. стал центром небольшой агломерации, происходило формирование городов-спутников Талнаха, Кайеркана, Снежногорска, Оганера. В 2004 г. все эти города юридически включены в состав Норильска. Город и район в целом являются «вотчиной» концерна «Норильский никель», возникшего на основе бывшего Министерства цветной металлургии СССР. В этом прослеживается сходство Норильского района и Ямало-Ненецкого автономного округа, фактически управляемого РАО «Газпром», бывшим Министерством газовой промышленности СССР.

Дудинка (22 тыс. чел.), бывший центр Таймырского автономного округа, основан как зимовье в 1667 г. В межвоенное время — один из пунктов перегрузки леса на морские суда. Город — с 1951 г. С началом строительства Норильска стал его аванпортом. Руды и концентраты легирующих металлов вывозятся через Дудинку на предприятия Кольского полуострова и за границу, и через этот же порт поступает большая часть грузов для снабжения Норильской агломерации.

Таймырский район — большая и почти незаселенная часть территории полуострова Таймыр. Основные направления хозяйственной деятельности — во внутренних районах оленеводство, а в прибреж-

ных (где и сосредоточена основная часть населения) — обеспечение судоходства по Северному морскому пути.

Этот путь имеет определяющее значение для развития района. Других транспортных путей на его территории нет. Самый крупный населенный пункт — село *Хатанга* (3 тыс. чел.) в нижнем течении одноименной реки. В районе села разведаны месторождения нефти и газа, но ввод их в эксплуатацию — дело очень отдаленного будущего, если оно вообще когда-нибудь состоится из-за крайней неразвитости транспортной инфраструктуры.

Интересен также поселок *Диксон*, расположенный при входе в Енисейский залив. Полярная станция на месте будущего поселка была построена в 1916 г., в ходе изысканий возможного места для порта в устье реки Енисей. Развитие поселка связано с освоением Северного морского пути. Состоит из двух частей: материковой и островной на острове Диксон, в 1,5 км от побережья. За пост-советское время численность населения поселка снизилась примерно в 8 раз, с 5 тыс. до примерно 600 чел.

Иркутская область

Площадь области 774,8 тыс. км², население 2 428,7 тыс. чел., в том числе городское 1 931,7 тыс. чел., сельское 497,0 тыс. чел.

В пределах области выделяются семь экономико-географических районов: Иркутский, Братский, Прибайкальский, Западно-Саянский, Верхне-Ленский, Тунгусский и Витимский.

Иркутский район отличается наибольшей полифункциональностью. Отраслями его промышленной специализации являются машиностроение, цветная металлургия, нефтепереработка, химическая промышленность, электроэнергетика, целлюлозно-бумажная промышленность, а также добыча каменного угля.

Первые промышленные предприятия в пределах района появились еще в XVIII–XIX вв. (солеварни Усоля, мануфактуры Иркутска, железоделательные заводы), большое влияние на промышленное развитие района оказала эвакуационная волна индустриализации. Особенно быстрыми темпами оно происходило в послевоенные десятилетия.

Сельское хозяйство района развито хорошо, район Верхнего Приангарья — один из самых ранних по времени формирования аграрных районов Сибири (земледельческое освоение территории началось во второй половине XVII в.). Хлеб потреблялся как в самом Иркутске, так и вывозился в Якутию и Среднее Приангарье. В послево-

енные десятилетия в отраслевой структуре сельского хозяйства района большое значение приобрело животноводство.

Основу транспортной сети района составляет Транссибирская магистраль, проходящая через всю его территорию. От Транссиба отходят небольшие ветки, одна из которых — оставшийся участок Кругобайкальской железной дороги, часть ее была затоплена при строительстве Иркутской ГЭС.



Рис. 17. Кругобайкальская железная дорога, «золотая пряжка стального пояса России». Туристский ретро-поезд. Фото В. Л. Мартынова, 2007

В том же направлении, что и Транссиб, проложены магистральные автомобильные дороги, дороги местного значения радиально расходятся от Иркутска. Значение внутренних водных путей, определявших развитие района на протяжении трех столетий (XVII–XIX вв.), ныне значительно снизилось. Судоходство по Ангаре осуществляется на изолированных участках (выше и ниже плотины Иркутской ГЭС), основное направление транспортных связей на Байкале — меридиональное.

Главный город района — **Иркутск** (587 тыс. чел., площадь 432 км²). Зимовье на месте будущего города было основано в 1652 г., в 1661 г. зимовье стало острогом, а в 1686 г. — городом. Эти преобразования были связаны с постепенной трансформацией русских приоритетов в Сибири (сокращением значения пушного промысла и ростом — торговли с Китаем) и соответственно усилением внимания к южной части Восточной Сибири.

С началом «яхтинской торговли» значение Иркутска возросло: через город проходили все грузы, обменивавшиеся в Кяхте. С севера по рекам бассейна Лены и Якутскому тракту в Иркутск шли меха из Русской Америки, Камчатки и Якутской области, с юго-востока по водным путям — китайские товары из Кяхты, с запада по Московскому тракту — грузы из Европейской России. Транспортно-географическое положение определяло развитие Иркутска как «столицы Сибири». В начале XIX в. город стал центром Восточно-Сибирского генерал-губернаторства. Особенностью Иркутска XIX в. было почти полное отсутствие промышленности; вся хозяйственная деятельность города сводилась к торговле.

Открытие в 1860-е гг. золотоносных месторождений в бассейне р. Витим (приток Лены) позволило Иркутску относительно безболезненно пережить прекращение «яхтинской торговли» (грузы на Витим отправлялись через Иркутск, далее по Якутскому тракту до пристани Качуг на Верхней Лене и по рекам Ленского бассейна; тем же путем перемещалось витимское золото). Но все же во второй половине XIX в. значение города снижалось, что было связано с присоединением юга Дальнего Востока и ростом новых городов, к которым перешла часть функций Иркутска (торговля с северо-восточной окраиной Империи).

Строительство Транссиба и особенно Кругобайкальской железной дороги подорвало значение Иркутска как транспортного узла (полностью прекратилось судоходство в широтном направлении на Байкале).

Открытие и начало в 1920-е гг. золотоносных месторождений в бассейне р. Алдан еще более сократило значение города: транспортная связь с Алданскими приисками осуществлялась не по рекам Ленского бассейна, а по специально построенному Амуро-Якутскому тракту, отходящему от ст. Бол. Невер на территории современной Амурской области. Освоение Северного морского пути привело к тому, что часть грузов в Якутию стала поступать через порт Тикси. Строительство Ленской железной дороги (Тайшет — Усть-Кут) привело к тому, что Иркутск окончательно утратил значение транспортного центра, которым он был на протяжении всех предшествующих столетий своего существования.

Развитие Иркутска с этого времени определяется в первую очередь промышленностью. Строятся новые предприятия в самом городе, и одновременно формируется Иркутская агломерация, состоящая из нескольких городов-спутников Иркутска, каждый из которых специализируется на производстве продукции определенной отрасли

промышленности (*Ангарск*, 234 тыс. чел. — нефтепереработка и нефтехимия; *Усолье Сибирское*, 83 тыс. чел. — основная химия; *Шелехов*, 48 тыс. чел. — алюминиевое производство; *Черемхово*, 66 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 52 тыс. чел. без них — добыча каменного угля). Существует проект создания так называемого «Большого Иркутска», т. е. юридического объединения всех городов агломерации в один город, население которого в этом случае будет составлять около 1 млн чел.

Сам Иркутск специализируется на производстве продукции машиностроения, причем среди его машиностроительных предприятий есть уникальные. Например, Иркутский завод тяжелого машиностроения производит драги для золотодобывающей промышленности, а также другое оборудования для золото- и алмазодобычи. Основное машиностроительное предприятие современного города — Иркутский авиастроительный завод.

Город является одним из научных и образовательных центров Сибири, здесь находится Восточно-Сибирский филиал Сибирского отделения РАН.

Братский район специализируется на производстве электроэнергии, продукции лесохозяйственного комплекса, цветной металлургии и добыче железной руды.

Хозяйственное освоение территории района началось в 1950-е гг. и определялось строительством Ленской железной дороги (Тайшет — ст. Лена, город Усть-Кут), введенной в строй в 1951 г. и официально принятой в эксплуатацию в 1958 г. (дорога строилась и первые годы эксплуатировалась ГУЛАГом МВД). В 1955 г. началось строительство первого крупного промышленного предприятия района — Братской ГЭС, завершенное в 1967 г. Одновременно велось строительство Братского алюминиевого завода, целлюлозно-бумажного комбината (сейчас — Братского лесопромышленного комплекса) и освоение Коршуновского железорудного месторождения (центр — город Железногорск-Илимский). В 1963 г. началось строительство второй ГЭС — Усть-Илимской, продолжавшееся до 1980 г. На базе этой ГЭС был построен Усть-Илимский лесопромышленный комбинат.

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет. Транспортная сеть имеет четко выраженный линейный характер, его основу составляет Ленская железная дорога, и отходящая от нее ветка на Усть-Илимск. Автодороги играют исключительно местную роль, для западной части района весьма значимы внутренние водные пути (р. Ангара).

Главные города района — Братск, Усть-Илимск и Железногорск-Илимский.

Братск (246 тыс. чел.) основан в 1631 г. как Братский острог в районе одного из крупнейших ангарских порогов — Падунского. Оставшись в XIX в. в стороне от торговых путей, поселение развивалось крайне медленно. В начале XX в. стало начальным пунктом Ленского тракта (Братский острог — Усть-Кут, грузы в Братский острог доставлялись по Ангаре). В 1951 г. в районе острога прошла железная дорога.

В 1955 г. в связи со строительством Братской ГЭС преобразован в город. Бывший острог ныне находится на дне Братского водохранилища. Город Братск состоит из нескольких частей, отделенных друг от друга расстоянием в несколько десятков километров.

Усть-Илимск (87 тыс. чел.) образован в качестве поселка строителей Усть-Илимской ГЭС в 1966 г. Градообразующие предприятия — ГЭС и лесопромышленный комплекс.

Железногорск-Илимский (26 тыс. чел.) создан в 1948 г. во время освоения Коршуновского железорудного месторождения, ныне основное предприятие — Коршуновский горно-обогатительный комбинат, существующий с 1965 г.

Прибайкальский район включает в свой состав междуречье верхней Ангары и верхней Лены, а также прибайкальские хребты. В пределах этого экономико-географического района располагается восточная часть Усть-Ордынского Бурятского автономного округа (УОБАО).

Промышленности здесь практически нет, есть лишь очень небольшие судостроительные предприятия на верхней Лене. На территории района расположено Ковыктинское газоконденсатное месторождение, промышленное освоение которого до настоящего времени (2011 г.) не начато.

Основные направления хозяйственной деятельности — сельское хозяйство и рекреация. Главная отрасль сельского хозяйства — животноводство. В рекреационном отношении осваивается главным образом побережье оз. Байкал, один из самых известных туристских районов России.

Основу транспортной сети составляют внутренние водные пути (оз. Байкал и р. Лена), автомобильные дороги связывают некоторые населенные пункты района с Иркутском, железных дорог и городов на территории района нет. Главные населенные пункты — поселки **Качуг** (7,9 тыс. чел.) и **Жигалово** (5,2 тыс. чел.). Это пристани на Верхней Лене, которые на протяжении нескольких столетий были

главными пристанями отправления в Ленском бассейне: через них проходили практически все грузы, отправлявшиеся в населенные пункты Ленского бассейна. Ввиду того что грузы перемещались главным образом на «одноразовых» судах-дощаниках, леса в районе этих населенных пунктов серьезно пострадали.

Западно-Саянский район включает в свой состав западную часть территории Иркутской области.

Основными отраслями специализации района являются химическая, лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность. Лес заготавливается в горах, а затем доставляется на деревообрабатывающие предприятия, расположенные вдоль трассы Транссиба. В пределах района располагается одно из крупнейших в России химических предприятий (город Саянск неподалеку от ст. Зима), работающий, так же как и предприятия Усоля-Сибирского, на местном сырье (месторождение поваренной соли).

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет. Транспортная сеть имеет линейный характер, ее основу составляет Транссибирская железная дорога, автомобильные дороги местного значения соединяют деревообрабатывающие и лесозаготовительные предприятия.

Главный город — *Тулу* (50 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 35 тыс. чел. без них). Город образован как село на Московском тракте. В конце XIX в. стал железнодорожной станцией и исходным пунктом тракта в Якутскую область, проходившего через Братский острог. В начале столетия планировалось строительство железной дороги Тулу — Бодайбо. Со строительством Ленской железной дороги (1951 г.), начинающейся от Тайшета, утратил транспортное значение. Главная отрасль промышленности — деревообрабатывающая.

Второй по численности населения город района — *Тайшет* (36,5 тыс. чел.). Его основная функция — железнодорожный узел. Здесь расходятся Транссибирская магистраль и Ленская железная дорога, продолжением которой является БАМ. Один из узловых пунктов Восточно-Сибирской трубопроводной системы, предназначенной для поставки нефти в Китай и морские порты Дальнего Востока. В 2008 г. в городе было начато строительство алюминиевого завода, но когда оно будет завершено и будет ли завершено вообще, неизвестно.

Верхне-Ленский район включает в свой состав территории, примыкающие к верхнему течению Лены. Промышленного значения район практически не имеет, хотя первые «промышленные» предприятия появились здесь еще в XVII в. (солеварни Усть-Кута). Здесь и

существуют предприятия транспортного машиностроения (судостроения).

Уровень аграрного освоения территории достаточно высок. Верхне-Ленский район — один из самых старых сельскохозяйственных районов Восточной Сибири. В XVII–XIX вв. этот район был основным источником хлеба для жителей Якутской области, Камчатки и Русской Америки. Город Киренск до настоящего времени остается центром небольшого сельскохозяйственного района.

Однако основная отрасль специализации хозяйства района в настоящее время — транспортная. В его пределах заканчивается Ленская железная дорога и начинается Байкало-Амурская магистраль (на ст. Лена). В то же время Усть-Кут — один из важнейших железнодорожно-водных узлов Азиатской России (при пересечении железной дороги и р. Лены). Через него проходит большая часть грузов, предназначенных для северо-восточных окраин России.

Главный город района — **Усть-Кут** (45 тыс. чел.) возник как острог в 1631 г. при впадении р. Кута в Лену. Через Куту проходил один из самых значимых участков широтного водного пути, определявшего развитие Сибири в XVII — первой половине XVIII в. — путь, связывавший Енисейский и Ленский бассейны (от Куты этот путь продолжался через Илимский волок и р. Илим). По мере сокращения значения речных путей уменьшалось и значение Усть-Кута. Он неоднократно терял статус города, впоследствии вновь приобретая его. В начале XX в. город был соединен с Братским острогом трактом, а в 1951 г. к нему подошла железная дорога. Окончательно статус города — с 1954 г. Основная функция Усть-Кута — транспортная. Город отличается разнообразием названий: его железнодорожная станция называется Лена, а речной порт — Острово.

Тунгусский район включает в свой состав территории, примыкающие к верхнему течению р. Нижняя Тунгуска. Это примерно $\frac{1}{5}$ территории области, где проживает около 3% ее населения.

Территория района отличается крайне низкой степенью хозяйственного освоения. Основные направления хозяйственной деятельности здесь — те же, что и в Эвенкии, с которой район граничит на большом протяжении. Сельское хозяйство — натуральное, пути сообщения — внутренние водные (верхнее течение Нижней Тунгуски) и авиационные. Автомобильных и железных дорог нет, городов нет. Самый крупный населенный пункт — село *Ербогачён* (2,6 тыс. чел.).

Витимский район — восток Иркутской области, бассейн р. Витим. Основная отрасль специализации — золотодобывающая про-

мышленность. Золотодобыча ведется с 1860-х гг. Кроме золота, в районе добывается слюда.

Сельское хозяйство района существенного значения не имеет. Автомобильные дороги — местные, есть одна небольшая железная дорога, ведущая от города Бодайбо к районам золотодобычи. Внутренние водные пути (р. Витим).

Главный город района — **Бодайбо** (15 тыс. чел.). Возникновение населенного пункта у пристани на р. Витим относится к 1864 г. (Бодайбо — крайний пункт, до которого на протяжении всей навигации могут подниматься суда с Лены). Статус города получил в 1925 г. Основная функция города — организующий центр района золотодобычи.

Дальневосточный экономический район

Республика Саха (Якутия)

Площадь 3 083,5 тыс. км², население 958,3 тыс. чел., в том числе городское 614,4 тыс. чел., сельское 343,9 тыс. чел. Столица — Якутск.

Якутская АССР образована в 1922 г., ее границы большей частью совпадали с границами дореволюционной Якутской области. С 1991 г. — современное название.

На территории Якутии выделяется шесть экономико-географических районов: Якутский, Алданский, Вилюйский, Оленёкский, Нижнеленский, Колымский.

Якутский район включает в свой состав центральные районы Якутии, примыкающие к ее столице — Якутску. К отраслям промышленности города относятся легкая и пищевая (переработка местного сырья), металлообработка (судоремонт), деревообрабатывающая промышленность, а также добыча газа и каменного угля. Практически вся продукция в пределах Якутского района производится для удовлетворения местных нужд.

Основная отрасль сельского хозяйства — животноводство (крупный рогатый скот), являющееся исконным занятием местного населения (якутов). Скотоводство в Якутском районе развивается со времени переселения предков нынешних якутов из Прибайкалья в начале второго тысячелетия от Р.Х. Долина Туймаады, в которой расположен Якутск, считается колыбелью якутского народа.

Основу транспортной сети составляют внутренние водные пути (р. Лена), большое значение имеют также автомобильные дороги: фе-

деральная трасса «Лена», соединяющая Большой Невер и Нижний Бестях, и федеральная трасса «Колыма», связывающая Нижний Бестях с Магаданом. Нижний Бестях соединен водной переправой протяженностью 23 км с Якутском. Обе дороги, хотя они и федеральные, в межсезонье практически непроходимы. Строится железная дорога Беркакит — Томмот — Якутск, которая свяжет район с рельсовой сетью страны.

Главный город района — **Якутск** (296 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 269 тыс. чел. без них, площадь 122 км²). Якутский острог был основан в 1632 г., в 1642 г. перенесен на новое место. Географическое положение Якутска, позволявшее контролировать движение по системе водных коммуникаций всего бассейна Лены, способствовало быстрому превращению острога в город и центр уезда с собственным воеводой. Во второй половине XVII в. Якутск известен как центр меховой торговли Азиатской России.

В XVIII в. город становится транспортным центром: через него проходят пути, связывавшие тихоокеанские владения России (Охотск, Камчатку, Русскую Америку) с остальной ее территорией. Транспортные связи осуществлялись не только по рекам, но и по Охотскому тракту — одной из самых сложных в техническом отношении дорог России. В 1805 г., с образованием Якутской области город становится ее центром. Во второй половине XIX в., после продажи Аляски и начала освоения юга Дальнего Востока, транспортное значение Якутска снижается, и единственными функциями города становятся административные.

С 1922 г. город — столица Якутской республики, что способствовало развитию его социальной инфраструктуры (созданию учреждений науки, здравоохранения, образования и культуры). В межвоенное время город выполняет функции перевалочной базы: через него снабжались территории нового освоения как в Якутии, так и за ее пределами в бассейнах Лены, Яны, Индигирки и Колымы. В настоящее время Якутск развивается в основном как административный и социальный центр, а также транспортный узел. Последние десятилетия характеризуются резким ростом численности населения города за счет притока жителей из других частей Якутии, где многие существовавшие в советские годы предприятия прекратили свою деятельность. В настоящее время в столице Якутии и примыкающей к ней территории проживает примерно треть населения республики.

Отрасли специализации **Аldанского района** — угледобывающая и золотодобывающая промышленность, а также электроэнергетика.

Освоение Южно-Якутского угольного бассейна началось с 1966 г., и активизировалась после строительства железной дороги Тынды — Нерюнгри во второй половине 1970-х гг. Уголь добывается открытым способом и вывозится на юг Дальнего Востока и за границу (через Владивосток). На базе этого бассейна сформировался Южно-Якутский ТПК, включающий в свой состав угольные разрезы, обоганительные фабрики и тепловые электростанции (крупнейшая — Нерюнгринская ГРЭС). Золотодобыча в районе ведется с начала 1920-х гг., когда был открыт Алданский золотоносный район. Его освоение наиболее активно велось в 1920-е гг., позднее основные центры золотодобычи сместились на северо-восток. В начале XXI в. начата промышленная добыча нефти на западе района (Талаканская группа месторождений).

Сельское хозяйство в районе практически не развито. Основу транспортной сети составляют железные дороги Тынды — Нерюнгри и Беркакит — Томмот — Алдан и далее на север (строительство продолжается), образующие Амуро-Якутскую магистраль (АЯМ), и федеральная трасса «Лена» (Бол. Невер — Алдан — Якутск), начало строительства которой приходится на 1930–1937 гг.

Возникновение главного города этого района *Нерюнгри* (62 тыс. чел.) связано со строительством Амуро-Якутской железной дороги и освоением Южно-Якутского угольного бассейна. Город — с 1975 г. Основная отрасль специализации — добыча каменного угля. В районе Нерюнгри (Чульман) построена Нерюнгринская ГРЭС. По планам 1970-х гг., город должен был стать центром Южно-Якутского территориально-производственного комплекса (ТПК), но эти планы вряд ли будут когда-нибудь реализованы.

Второй по численности населения город района — *Алдан* (21 тыс. чел.), основанный в 1924 г. как приисковый поселок Незаметный. Город — с 1932 г., с 1939 г. носит нынешнее название. В 1940-е гг. был центром особой административной единицы в составе Якутской АССР — Алданского округа. На протяжении всей своей истории выполнял и выполняет единственную функцию — функцию центра золотодобывающего района.

Вилуйский район специализируется на добыче алмазов и природного газа. Это главный, и до недавнего времени единственный, алмазодобывающий район России. Освоение алмазоносных месторождений в бассейне р. Вилуй началось с 1955 г. К настоящему времени ареал алмазодобычи значительно расширился (новые предприятия создаются к северу от Вилуя).

Центром газодобычи является пос. Кысыл-Сыр в среднем течении р. Вилюй. Развитие газодобывающей отрасли сдерживается отдаленностью от районов потребления. Большое значение имеет электроэнергетика (Вилюйские ГЭС I и II, построенные в 1960-е — 1970-е гг. и образующие единый комплекс, и Вилюйская ГЭС III, введенная в эксплуатацию в недостроенном состоянии в 2008 г.).

Основная отрасль сельского хозяйства Вилюйского района, так же как и Центрального, — животноводство (крупный рогатый скот и коневодство).

Транспортная сеть имеет в целом линейный характер, ее основу составляет автомобильная дорога Ленск — Мирный, по которой поступает большая часть грузов в районы алмазодобычи (эти грузы сплавляются от Усть-Кута до Ленска по р. Лена). В последние годы большое развитие получила автодорога Якутск — Вилюйск. Остальные автомобильные дороги имеют местное значение, причем большей частью это дороги сезонного действия (зимники). Важную роль играет р. Лена, р. Вилюй используется в основном для местных перевозок.

Главные города района — Мирный, Ленск, Удачный.

Мирный (37 тыс. чел.) основан в 1955 г. на кимберлитовой трубке «Мир». Город — с 1959 г. Центр алмазодобывающего района, «столица» алмазодобывающей части Якутии.

Ленск (25 тыс. чел.) — главный транспортный узел района, пристань на Лене, через которую проходят все грузы, предназначенные для алмазодобывающих предприятий. Город — с 1963 г.

Удачный (13 тыс. чел.) — второй по значимости центр алмазодобычи после Мирного. Город — с 1987 г.

Оленёкский район — северо-запад Якутии. Это практически незаселенная территория. Промышленность представлена единственным предприятием — Анабарским горно-обогатительным комбинатом в с. Эбелях. В настоящее время деятельность комбината практически прекращена. Основная отрасль экономики — оленеводство, которым занимаются местные жители, в большинстве своем эвенки. Якуты, вопреки распространенному мнению, никогда не были оленеводами, это занятия несвойственно им и в настоящее время. Площадь района составляет примерно 400 тыс. км², а живет на этой территории около 9 тыс. чел. Самые крупные населенные пункты здесь — села **Оленёк** (примерно 1 тыс. чел.), **Саскылах** (примерно 1 тыс. чел.), **Эбелях** (менее 1 тыс. чел.).

Нижнеленский район — слабо освоенная часть территории республики. В его пределах нет промышленных предприятий, дорог и

городов. Главное направление хозяйственной деятельности населения — оленеводство, которым занимаются в основном эвенки.

Наиболее крупный населенный пункт на территории района — посёлок **Тикси** (5 тыс. чел.), существующий с 1932 г. при Быковской протоке дельты Лены. Тикси — один из распределительных центров на трассе Северного морского пути, узел морских и речных сообщений. Но грузопоток, проходящий через Тикси в настоящее время, крайне невелик. Численность населения в сравнении с советским временем сократилась примерно в два раза.

Колымский район включает в свой состав бассейны рек Яны, Индигирки и Колымы. Отрасли специализации — золото- и оловодобывающая промышленность, развитие которых началось в 1930-е гг. В среднем течении Колымы есть небольшие угледобывающие предприятия.

Основное направление сельского хозяйства — оленеводство. Основу транспортной сети составляют реки. Грузы в район доставляются как с юга Дальнего Востока (по Северному морскому пути), так и из бассейна Лены.

В пределах района существуют два города: **Среднеколымск** (3,5 тыс. чел.) и **Верхоянск** (1,3 тыс. чел.). Оба города сохранились с XVII в., но города они лишь по названию. Главными населёнными пунктами являются посёлки в районах месторождений полезных ископаемых, например пос. **Депутатский** в нижнем течении р. Яна, построенный в 1950-е гг. как центр оловодобывчи. В конце 1980-х гг. численность населения посёлка составляла примерно 15 тыс. чел., сейчас — около 3 тыс. Добыча олова практически прекращена. Более благополучен пос. **Зырянка** (3 тыс. чел.), расположенный в верхнем течении Колымы и являющийся центром угледобывающего района местного значения.

Камчатский край

Площадь 464,3 тыс. км², население 321,9 тыс. чел., в том числе городское 248,9 тыс. чел., сельское 72,9 тыс. чел. Центр — Петропавловск-Камчатский.

В пределах края выделяются три экономико-географических района: Петропавловский, Усть-Камчатский и Корякский.

Петропавловский район, включающий в свой состав краевой центр и его ближайшие окрестности, концентрирует примерно 75% населения края. Основная отрасль промышленной специализации

района — рыболовство и рыбопереработка. Коренным отличием отраслевой структуры района, как и всей Камчатской области, от других регионов Дальнего Востока, является незначительная роль добывающей промышленности.

Транспортное значение района невелико, несмотря на то что он имеет выход к побережью Охотского моря и Тихого океана. Низкий транспортный потенциал района объясняется тем, что вывозить с Камчатки почти что нечего.

Однако очень велико военное значение района. Это второй, наряду с Североморском на Кольском полуострове, выход России в открытый океан. Особенно возросло значение Петропавловска-Камчатского, как и Североморска, после утверждения подводного флота как части стратегических сил (атомные подводные лодки с атомным оружием на борту).

Главные города района — Петропавловск-Камчатский, Елизово, Вилучинск.

Петропавловск-Камчатский (180 тыс. чел., площадь 400 км²). Порт на северном берегу Авачинской бухты основан в 1740 г. Его значение резко выросло после завоевания Русской Америки и начала кругосветных плаваний. Порт был одним из главных опорных пунктов Российско-Американской компании, хотя формально в состав ее владений не входил. Город — с 1822 г. После продажи Аляски его значение резко снижается.

С 1909 г. город становится центром Камчатской области, входившей в состав Приамурского генерал-губернаторства. Основными грузами, вывозимыми из города в конце XIX — начале XX столетия, были меха. Город (как и весь Северо-Восток России) взаимодействовал в гораздо большей мере с Соединенными Штатами, чем с остальной территорией России.

В межвоенное время экономические связи Петропавловска обращаются внутрь страны. Город становится базой китобойного флота. В послевоенные годы город развивался как военно-морская база и центр рыбоперерабатывающей промышленности, каковой остается и в настоящее время. Навигация в порту Петропавловска-Камчатского круглогодичная, порт в состоянии принимать суда до 200 м длины, 25 м ширины и с осадкой до 9 м. Великолепные качества порта не могут быть использованы в полной мере из-за того, что его основная и практически единственная задача — снабжение Камчатского края.

Елизово (40 тыс. чел.) вырос из села, возникшего в XIX в. В конце XIX — начале XX в. назывался Завойко. В городе находится аэропорт Петропавловска-Камчатского, через который осуществляется пассажирское сообщение края с остальной страной.

Вилючинск (23 тыс. чел.) — закрытое административно-территориальное образование (ЗАТО), до 1994 г. «секретный город» Петропавловск-Камчатский-50. Город возник как поселок при базе подводных лодок в 1938 г. на южном берегу Авачинской губы (бухта Крашенинникова). В настоящее время — военно-морская база.

Усть-Камчатский район — бассейн реки Камчатки. Уровень хозяйственного освоения территории ниже, чем Петропавловского района. Для Центрального района не характерны военные функции, определяющие само существование Петропавловского района. Основные отрасли промышленности района — лесозаготовительная и деревообрабатывающая, причем предприятия обеих отраслей имеют местное значение. В начале XXI в. появилась новая для Камчатки отрасль промышленности — золотодобывающая (добыча ведется шахтным способом).

Городов в пределах района нет, самый крупный населенный пункт — поселок городского типа **Усть-Камчатск** (4,1 тыс. чел.), одно из первых русских поселений на Камчатке. Город возник в начале XVIII в. на восточной оконечности водного пути через полуостров Камчатка (по рекам Большой и Камчатке). С основанием Петропавловска-Камчатского утратил свое значение. Какого-либо экономического значения в настоящее время не имеет.

Корякский район — бывшая территории Корякского автономного округа, почти незаселенная территория. Основными отраслями хозяйства района являются охота и оленеводство. Наиболее значительный населенный пункт на территории района — поселок **Палана** (3 тыс. чел.), бывший центр упраздненного Корякского автономного округа. Главная функция поселка — административная.

Специфической экономико-географической единицей являются **Командорские острова**, расположенные в 200 км восточнее Камчатки. Острова вряд ли могут рассматриваться в качестве экономико-географического района, поскольку современная численность их населения примерно 600 чел. Но в силу их отдаленности от основной территории Камчатского края причислить их к какому-либо экономико-географическому району тоже не представляется возможным.

Приморский край

Площадь Приморского края — 164,7 тыс. км², население 1 965,4 тыс. чел., в том числе городское 1 488,8 тыс. чел., сельское 467,6 тыс. чел. Центр — Владивосток.

На территории края выделяются четыре экономико-географических района: Владивостокский, Уссурийский, Лесозаводский и Сихотэ-Алиньский (Дальнегорский).

Основа социально-экономического потенциала края сосредоточена в относительно небольшом по площади **Владивостокском районе**. Главная отрасль промышленной специализации района — машиностроение (судо-, кораблестроение и ремонт, вагоностроение и авиастроение), а также пищевая промышленность (рыбопереработка). Местное значение имеет угледобыча. Особенность промышленности района состоит в том, что большая часть предприятий относится к старым отраслям, но построены они были в основном в послевоенные десятилетия. Проблемы развития Владивостока как промышленного центра определяются его отдаленностью от староосвоенной части территории России (очень высокая стоимость доставки сырья, а также вывоза готовой продукции).

Главная отрасль агропромышленного комплекса района — рыболовство, являющаяся отраслью всероссийской специализации. Район представляет собой одну из наиболее освоенных в сельскохозяйственном отношении территорий Азиатской России, но сельское хозяйство существенного значения для его развития не имеет.

Транспортное значение района очень велико. В его пределах находятся крупнейшие тихоокеанские порты России. Через них осуществляется товарообмен между Россией и государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, наиболее динамично развивающейся частью планеты. Железные и автомобильные дороги связывают район с Северной Кореей и Китаем. Внешнеторговые связи, реализуемые через территорию района, имеют как организованный, так и неорганизованный характер. Через порты района происходит массовый ввоз в Россию подержанных автомобилей из Японии и Южной Кореи, осуществляемый в основном частными лицами и небольшими фирмами.

Железные дороги, проходящие через территорию района, представляют собой кратчайший путь между Японией и Западной Европой, что привело к строительству в порту Восточный контейнерного терминала и формированию направления «контейнерного моста» Западная Европа — Япония.

Чрезвычайно важным является также военно-стратегическое положение района. Владивосток — главная база военно-морского флота России на Тихом океане.

Крупнейшие города района — Владивосток, Находка, Артём, Партизанск, Большой Камень, Фокино.

Владивосток (617 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 592 тыс. чел. без них, площадь 560 км², включая населенные пункты, подчиненные администрации города) был основан как военный пост Владей-Востоком в 1860 г. Пост, а затем — город, центр дореволюционной Приморской области, стал центром колонизации юга Дальнего Востока. Через него осуществлялось сообщение русского Дальнего Востока и Европейской России морским путем вокруг Евразии.

В первые десятилетия существования Владивостока его экономические связи были обращены главным образом вне России (к государствам Тихоокеанского побережья). В этом заключалась особенность развития города. В конце XIX — начале XX в. темпы развития Владивостока несколько снизились, что определялось конкуренцией с портами Ляодунского полуострова (главным военным портом России на Тихом океане в 1895–1905 гг. был Порт-Артур, а главным торговым портом — Дальний).

С утратой Ляодунского полуострова Владивосток начинает быстро расти, но с утверждением Советской власти на Дальнем Востоке в 1922 г. этот рост замедляется в связи с общим снижением значения внешней торговли, а соответственно — и морского транспорта.

В 1930-е гг. Владивосток становится одной из баз освоения Северного морского пути и северо-востока России, через него осуществлялось морское сообщение с Колымским золотодобывающим районом. Толчок развитию Владивостока дала Вторая мировая война: через город проходила большая часть грузов, поступающих по ленд-лизу из Соединенных Штатов.

В послевоенные десятилетия происходит ускоренная индустриализация Владивостока, обусловленная главным образом военно-стратегическим соображениями (необходимостью поддержания стратегического паритета с США и Китаем). Промышленные предприятия города были в основном предназначены для удовлетворения потребностей дислоцированных на Дальнем Востоке соединений армии и флота.

В 1960-е гг. торговый порт был выведен из Владивостока и перенесен в Находку. Владивостокский порт приобрел главным образом военное значение. Кроме этого, здесь базировались рыболовные флотилии Дальнего Востока. В настоящее время город переживает качественную трансформацию, становясь центром экономического взаимодействия России и государств Восточной Азии. В 2012 г. в городе должна состояться встреча глав государств — членов АТЭС (Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества). В 1990-е гг.

одной из основных функций города стала торговля поддержанными автомобилями, ввозимыми из Японии и Южной Кореи. Но при этом традиционные отрасли его экономики, например судостроение, находятся в состоянии глубокого кризиса. Для последних десятилетий характерен отток населения из Владивостока. По планировочной структуре — один из самых сложных городов России. Прямых улиц в нем практически нет, характерно чередование подъемов и спусков, начертание уличной сети определяется побережьями и возвышенностями.

Находка (160 тыс. чел., площадь 360 км², включая населенные пункты, подчиненные городской администрации) в качестве поселка у пристани в бухте Находка существует с 1940 г. Город — с 1950 г. Мощный транспортный узел, где сходятся морские пути, железные и автомобильные дороги, а также трубопроводы. Город находится примерно в 180 км от Владивостока, сильно вытянут вдоль побережья. Сейчас в его пределах функционируют четыре торговых порта и один рыбный, что позволяет говорить о Находке как о крупнейшем морском порте России. Из морских торговых портов два сухогрузные. Это Находкинский морской порт, работающий в основном на вывоз грузов из России, и порт Восточный (бухта Врангеля), работающий в основном на ввоз. Еще два порта — нефтеналивные. Это Находкинский нефтеналивной порт в бухте Новицкого, существующий с 1960-х гг., и нефтяной порт в бухте Козымино, введенный в эксплуатацию в 2009 г. Этот порт является конечным пунктом нефтепроводной системы «ВСТО» (Восточная Сибирь — Тихий океан).

Артём (112 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 103 тыс. чел. без них, площадь 510 км², включая населенные пункты, подчиненные администрации города). Город возник как шахтерский поселок Зыбунный в начале XX в., статус города получил в 1938 г. Сейчас это город-спутник Владивостока, практически с ним слившийся. Основные отрасли экономики — электроэнергетика, угледобыча и промышленность строительных материалов. Очень большое значение для всего Приморья имеет аэропорт «Владивосток», расположенный в пределах города.

Партизанск (47 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 38 тыс. чел. без них) образовался как шахтерский поселок в 1896 г. Город с названием Сучан — с 1932 г. В 1972 г. получил современное название. К настоящему времени угледобывающая промышленность практически ликвидирована, функции градообразующего предприятия перешли к ГРЭС.

Большой Камень (40 тыс. чел.) — промышленный город, имеющий статус ЗАТО. Градообразующее предприятие — кораблестрои-

тельный завод «Звезда», производящий корабли разных классов, включая атомные подводные лодки (АПЛ), но основное направление деятельности завода в последние годы — утилизация старых АПЛ.

Фокино (32 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 23 тыс. чел. без них). До 1994 г. — «секретный город» Шкотово-17, военно-морская база. В последние годы находится в состоянии упадка.

Отрасли специализации **Уссурийского района** — машиностроение, пищевая промышленность и сельское хозяйство. Район — один из главных производителей риса и сои в России. Возделываются также другие зерновые культуры, развито животноводство.

Район имеет большое транспортное значение. От Уссурийска расходятся две железные дороги, связывающие юг Дальнего Востока с остальной Россией: дорога на Хабаровск (бывшая Уссурийская) и дорога через территорию Китая на Читу (бывшая КВЖД).

Главный город района — **Уссурийск** (184 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 157 тыс. чел. без них). В отличие от других крупных городов Дальнего Востока, Уссурийск никогда не имел военного значения. Село Никольское на месте которого образован нынешний город было основано в 1866 г. С началом строительства Транссиба это село приобрело значение железнодорожного узла и в конце XIX в. было преобразовано в город Никольск-Уссурийский. В 1935 г. город был переименован в Ворошилов, и стал центром Уссурийской области, входившей в состав Дальневосточного, а затем Приморского края. В 1957 г. область была упразднена. В 1950-е — 1960-е гг. происходит индустриализация Уссурийска, здесь, наряду с пищевой промышленностью, развивается машиностроение. Большое значение для города имела и имеет военная составляющая. Если во Владивостоке развернуты в основном подразделения военно-морского флота, то в Уссурийске и окрестностях — армейские части.

Второй по численности населения город района — **Арсеньев** (57 тыс. чел.). Основан как село в 1902 г. В 1938 г. стал поселком в связи со строительством авиационного завода, в настоящее время являющегося градообразующим предприятием Арсеньева.

Основная отрасль промышленности **Спасск-Дальнего** (44 тыс. чел.) — производство строительных материалов. Кроме этого, город является организующим центром сельскохозяйственного района (Приханкайская низменность), специализирующегося на возделывании бобовых (соя).

Лесозаводский район — территория, вытянутая вдоль р. Уссури и проходящей параллельно ей Транссибирской железной дороги. Основная отрасль специализации района — лесная и деревообрабатывающая промышленность, предприятия которых (и поселки при них) размещаются при пересечении Транссиба и притоков Уссури, текущих с Сихотэ-Алиня. Большое значение имеет промышленность строительных материалов.

К отраслям специализации района относятся также угледобывающая промышленность и электроэнергетика. В его пределах располагается Приморская ГРЭС, построенная на базе местных месторождений бурого угля. Хозяйственное освоение территории района началось в первые годы прошлого столетия, и было связано со строительством железной дороги.

Наиболее крупный город района — **Лесозаводск** (45 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 37 тыс. чел. без них), основанный как железнодорожная станция в конце XIX в. Отрасль специализации промышленности города отражена в его названии. Это лесная промышленность.

Дальнереченск (31 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 28 тыс. чел. без них) возник как село (затем — станция) Иман, город — с 1917 г. Современное название получил в 1973 г., основа хозяйства города — лесная промышленность.

Сихотэ-Алиньский (Дальнегорский) район — наиболее слабо освоенная часть Приморского края. Большая часть района — незаселенные территории (горная система Сихотэ-Алинь). Промышленность добычей полиметаллических руд и цветной металлургией (город Дальнегорск).

Сельское хозяйство района развито очень слабо и значения не имеет, транспортная сеть представлена железной и автомобильной дорогами, проходящими через территорию района и соединяющими его с Владивостоком.

Главный город района — **Дальнегорск** (46 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 38 тыс. чел. без них). Город представляет собой организующий центр района добычи полиметаллических руд, город — с 1989 г. Первые попытки освоения полиметаллических месторождений здесь относятся к началу XX в., но систематический характер они приняли лишь в межвоенное время. В 1930 г. в районе месторождений был основан пос. Тетюхе, который в 1973 г., когда на Дальнем Востоке была развернута кампания по смене иноязычных (в основном — китайских) названий на русские,

был переименован в Дальнегорск. В 1990-е гг. добыча руд и производство металлов (свинца, цинка и других) резко снизилось, затем стало восстанавливаться. В Дальнегорске располагается также борное производство, основной продукт которого — широко известная борная кислота. Продукция дальнегорских предприятий вывозится главным образом морем через село Рудная Пристань, связанное с Дальнегорском автомобильной и узкоколейной железной дорогой.

Хабаровский край

Площадь 787,6 тыс. км², население 1 344,2 тыс. чел., в том числе городское 1 100,0 тыс. чел., сельское 244,2 тыс. чел.

В крае выделяются три экономико-географических района: Хабаровский, Комсомольский и Охотский.

В **Хабаровском районе** проживает примерно треть населения края, основной его экономический потенциал сосредоточен в городе Хабаровске. Главные отрасли промышленности района — машиностроение (в том числе и специфичные для Дальнего Востока отрасли — энергомашиностроение и станкостроение), лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность.

Сельское хозяйство района своеобразно. В целом оно имеет пригородный характер, но среди возделываемых культур важное значение имеют специфичные для Дальнего Востока (например, соя).

Велико транспортное значение района. Хабаровск является крупнейшим железнодорожным узлом в пределах Дальневосточного экономического района, большое значение имеет также судоходство по Амуру.

Главный город района — **Хабаровск** (578 тыс. чел., площадь 400 км²). Город заложен в 1858 г. как военный пост Хабаровка, расположенный на правом берегу Амура при слиянии Амура и Уссури, примерно в 30 км от границы с Китаем. Во второй половине XIX в., когда реки были главными путями сообщения на юге Дальнего Востока, значение Хабаровска было исключительно выгодным. Он позволял контролировать не только юг российского Дальнего Востока, но и Северо-Восток Китая, поскольку находился неподалеку от устья главной реки Маньчжурии — Сунгари. В 1880 г. пост был преобразован в город, а в 1893 г. получил современное название. Был центром Приамурского генерал-губернаторства, включавшего в свой состав весь Дальний Восток. В межвоенное время рост Хабаровска, экономические связи которого были обращены в основном внутрь государства,

опережал рост Владивостока. К 1939 г. население этих городов практически сравнилось и составляло несколько больше 200 тыс. чел., хотя в 1926 г. население Хабаровска было вдвое ниже, чем население Владивостока (примерно 50 тыс. чел. и 100 тыс. чел. соответственно).

Город являлся центром Дальневосточного края, в 1938 г. разделенном на два — Хабаровский и Приморский. К этому же времени относится начало индустриализации Хабаровска, особенно усилившейся в послевоенные годы. Целью индустриализации Хабаровска, как и Владивостока, было обеспечение самостоятельности Дальнего Востока в военном отношении, поэтому здесь создавались предприятия преимущественно старых отраслей. В последние десятилетия значение Хабаровска несколько снизилось в связи с ускоренным развитием Владивостока, но он по-прежнему остается одним из двух крупнейших дальневосточных городов. В экономическом отношении основная функция города — транспортная. Он является одним из важнейших транспортных узлов как Дальнего Востока, так и России вообще. Вторая по значимости функция — административная. Во-первых, город является центром Хабаровского края, во-вторых, в нем находится резиденция полномочного представителя президента России по Дальневосточному федеральному округу и соответственно учреждения окружного уровня. Промышленность Хабаровска большого значения никогда не имела, не имеет и сейчас.

Комсомольский район начал формироваться в 1930-е гг., когда был основан «резервный Хабаровск» — Комсомольск-на-Амуре. Основные отрасли промышленной специализации района — машиностроение (предприятия военно-промышленного комплекса), нефтепереработка, черная металлургия, а также лесная и деревообрабатывающая промышленность. Большая часть существующих в районе промышленных предприятий создана в годы ВОВ и в первые послевоенные годы. Военные предприятия строились в Комсомольске-на-Амуре из-за его военно-географического положения (это единственный крупный город юга Дальнего Востока вдалеке от границы). Здесь изготавливают самолеты, военные корабли, другую военную технику. Черная металлургия выполняет в основном обслуживающие функции по отношению к военным заводам.

Нефтепереработка базируется на использовании нефти Северного Сахалина, начало ее добычи относится к годам ВОВ. Лесозаготовительная и деревообрабатывающая промышленность возникли одновременно с основанием Комсомольска-на-Амуре и служили для удовлетворения потребностей города. Основание предприятий целлюлозно-бумажной промышленности относится к 1950-м гг., времени

«великой дружбы» с Китаем, куда и должна была поставляться их продукция.

Очень велико транспортное значение района. Комсомольск — конечный пункт Байкало-Амурской магистрали, продолжением которой к востоку является дорога Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. Кроме этого, Комсомольск связан железной дорогой с Хабаровском (и соответственно — с Транссибом). В районе Советской Гавани начинается трасса крупнейшей в России железнодорожной паромной переправы Ванино — Холмск, связывающей Сахалин с остальной территорией Российской Федерации.

Главные населенные пункты района — города Комсомольск-на-Амуре, Амурск, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, а также пос. Ванино.

Комсомольск-на-Амуре (264 тыс. чел., площадь 300 км²) образован в 1932 г. на месте села Пермское. Город строился заключенными, которые и поныне составляют значительную часть его жителей. В 1940 г. введена в строй железная дорога, связавшая Комсомольск с Хабаровском. Железнодорожное строительство способствовало промышленному развитию города.

В 1943–1945 гг. была построена железная дорога от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Во второй половине 1940-х гг. было начато строительство железной дороги в низовьях Амура к тоннелю на Сахалин, но этот проект не был реализован. Развитие города в 1950–1960-е гг. определялось созданием промышленных предприятий. В 1970-е гг. Комсомольск стал одной из баз строительства БАМа. Основная функция Комсомольска-на-Амуре в настоящее время — промышленный центр. По уровню развития промышленности город превосходит Хабаровск. Основные отрасли промышленности — авиастроение и кораблестроение, а также черная металлургия (передельное и прокатное производство).

Амурск (43 тыс. чел.) был образован как поселок при строившемся в то время целлюлозно-картонном комбинате. Город — с 1973 г. Комбинат является градообразующим предприятием и в настоящее время.

Советская Гавань (28 тыс. чел.) расположена на берегу Татарского пролива, основана в 1853 г. как Императорская гавань, современное название носит с 1922 г. Относительно недавно город преобразован в морской торговый порт из базы ВМФ. Здесь к берегу Японского моря выходит Байкало-Амурская магистраль. Можно предположить, что перспективы развития порта здесь неплохие, но пока общий объем перевозок относительно невелик. В 2008 г. Советская Га-

вань на 50 лет получила статус особой портовой экономической зоны (ОЭПЗ).

В 32 км к северу от Советской Гавани располагается пос. **Ванино** (18 тыс. чел.), ныне — главный порт Хабаровского края, который был основан в 1943 г. как порт общего назначения на берегу Ванинской бухты. Ванино — начальный со стороны материка пункт паромной переправы Ванино — Холмск (о-в Сахалин). Через Ванинский порт идет мощный поток каботажных грузов. Здесь начинаются контейнерные линии на Магадан, Корсаков, Петропавловск-Камчатский и южнокорейский порт Пусан.

Николаевск-на-Амуре (23 тыс. чел.) — первый русский город на юге Дальнего Востока. Основан как военный пост в 1851 г. Город — с 1856 г. Первоначально именно здесь намечалось создать главный город новых восточных владений России. Во время Гражданской войны был сожжен красными партизанами и отстроен заново. Нынешнее название носит с 1926 г., до этого назывался просто Николаевск. С 1934 по 1956 г. — центр внутрикраевой Нижнеамурской области. В 1950-е — 1980-е гг. город развивался крайне медленно. В 1980-е гг. начинается освоение золоторудного месторождения «Многовершинное», расположенного примерно в 100 км от Николаевска-на-Амуре, и город приобретает функции перевалочной базы для этого месторождения.

Охотский район — чрезвычайно слабо освоенная часть территории Хабаровского края. Основные отрасли развития хозяйства района — рыболовство и рыбопереработка, лесозаготовительная промышленность и золотодобыча, а также охота на пушного зверя. Золото добывается в ряде местностей, причем разрабатываются в основном жилые месторождения, но добыча его невелика.

Рыболовство и рыбопереработка свойственны для приморской части района. Здесь осуществляется главным образом лов лососевых.

Дорог в пределах района практически нет. Наиболее крупный населенный пункт в его пределах — **Охотск** (4 тыс. чел.). Он был основан в 1647 г., и на протяжении двух столетий (до середины XIX в.) оставался главным портом России на Тихом океане. Однако сложность транспортной связи с Охотском определила его медленное развитие даже в этот период, а с утверждением власти России на юге Дальнего Востока утратил как торговое, так и военное значение. Значение Охотска как организующего центра севера Охотоморского побережья было подорвано основанием Магадана, к которому и перешла эта функция. С 1949 г. — поселок городского типа. Его современное значение совершенно незначительно.

Амурская область

Площадь 361,9 тыс. км², население 829,2 тыс. чел., в том числе городское 553,4 тыс. чел., сельское 275,8 тыс. чел.

На территории области выделяются два экономико-географических района: Благовещенский и Тындинский.

Наиболее сложен по составу и значителен по социально-экономическому потенциалу **Благовещенский район**. Промышленность района большого значения не имеет, основные ее отрасли — машиностроение, угледобыча и пищевая промышленность. Развитие угледобывающей промышленности было связано с завершившимся в 1916 г. строительством Амурской железной дороги (Владивосток — Чита через Хабаровск). Пищевая промышленность развивалась на основе местного сырья.

Машиностроительный комплекс района характеризуется теми же чертами, что и другие машиностроительные районы Дальнего Востока (машиностроительные предприятия в основном относятся к старым отраслям, но построены в послевоенные десятилетия).

В сельскохозяйственном отношении район освоен хорошо, это наиболее ранний по времени возникновения земледельческий район на юге Дальнего Востока. Здесь сочетаются как распространенные по всей России культуры (например, пшеница), так и специфические дальневосточные (рис, соя), в возделывании которых Амурская область занимает ведущие места в стране.

Основу транспортной системы района составляет Транссибирская магистраль и отходящая от нее тупиковая ветка на Благовещенск. Большое значение в качестве транспортных путей имеют р. Амур и ее притоки. По Амуру осуществляется сообщение между Россией и Китаем. Но транспортное значение городов района невелико.

Главные города района — Благовещенск, Белогорск, Свободный, Райчихинск.

Благовещенск (220 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 214 тыс. чел. без них, площадь 321 км²) основан при впадении р. Зеи в Амур как Усть-Зейский пост. Город с современным названием — с 1858 г.

Во второй половине XIX в. Благовещенск становится одним из главных торговых центров Дальнего Востока. Город, располагавшийся между Читой и Хабаровском, имел выгодное транспортно-

географическое положение: к нему сходились торговые пути как с русской, так и с китайской стороны Амура.

Но строительство Амурской железной дороги, оставившей город в стороне, привело к тому, что темпы его развития резко снизились. В межвоенное время его основной функцией была функция организующего центра сельскохозяйственного района (Зейско-Бурейнской низменности), с 1932 г. — центр внутрикраевой Амурской области, в 1948 г. выведенной из состава Хабаровского края. В послевоенные годы начинается индустриализация Благовещенска, но его основное значение в настоящее время — административное. Кроме этого, через Благовещенск проходит большой объем «челночной торговли» с Китаем. Город расположен непосредственно на границе (р. Амур), кратчайшее расстояние от него до ближайшего китайского города Хэйхэ — 750 м. Сообщение между Благовещенском и Хэйхэ осуществляется с помощью внутреннего водного транспорта. С 1990-х гг. планируется строительство моста через Амур, но до настоящего времени к реализации этого проекта не приступили.

Второй по численности населения город района — *Белогорск* (69 тыс. чел.). В качестве села основан в 1860 г., город — с 1926 г., неоднократно менял названия, нынешнее носит с 1957 г. Промышленность имеет сугубо местное значение. Город представляет собой железнодорожный узел: здесь от Транссиба отходит тупиковая ветка к Благовещенску.

Третий по значению город — *Свободный* (59 тыс. чел.) основан в 1912 г. как город с названием Алексеевск при пересечении Транссибирской железной дороги и реки Зея. Сразу же строился как город по утвержденному плану с перспективой превращения его в центр приамурских земель, но современная планировка плану начала XX в. совершенно не соответствует. В 1917 г. был переименован в Свободный. Во времена ГУЛАГа был одним из центров систем лагерей. В 1997 г. неподалеку от города был создан космодром «Свободный», но в 2007 г. объявлено о его ликвидации.

Райчихинск (22,6 тыс. чел.) основан в 1932 г. как центр добычи угля, которая является основной отраслью его экономики и в настоящее время.

Интересен также пос. *Талакан* (7,5 тыс. чел.), градообразующее предприятие которого — Бурейская ГЭС, введенная в эксплуатацию в 2009 г.

Транспортную основу **Тындинского района** составляют Транссибирская магистраль, БАМ и соединяющая их ветка Большой Невер

— Тында, продолжающаяся на север как Амуро-Якутская магистраль. Со строительством БАМа и началось формирование района. Основные отрасли промышленной специализации района — лесозаготовка и деревообработка, а также электроэнергетика (Зейская ГЭС).

Главный город района — **Тында** (36 тыс. чел.), столица БАМа. Развитие населенного пункта началась в 1920-е гг., когда Тында стала одним из главных пунктов на трассе Амуро-Якутского тракта. В 1938 году Тында в первый раз стала центром строительства БАМа, была построена железная дорога от Тынды до Транссиба, но в годы ВОВ строительство было прекращено, пути разобраны, и возобновлено лишь в середине 1970-х гг. В 1975 г. Тында получила статус города. Основная отрасль ее специализации — транспорт.

Второй по численности населения город района — **Зей** (25 тыс. чел.). Как поселок золотоискателей основан в конце XIX в. Градообразующее предприятия современной Зей — Зейская ГЭС, построенная в 1964–1985 гг.

Магаданская область

Площадь 462,5 тыс. км², население 157,0 тыс. чел., в том числе городское 149,8 тыс. чел., сельское 7,2 тыс. чел.

На территории области выделяются два экономико-географических района: Магаданский и Гижигинский.

Основа промышленности **Магаданского района** — золотодобывающая. Процесс хозяйственного освоения района определялся развитием золотодобычи. Все остальные отрасли промышленности (электроэнергетика, угледобыча, машиностроение) имеют вспомогательное либо обслуживающее значение. То же относится и к сельскому хозяйству, основу которого составляет земледелие закрытого грунта.

Ось транспортной системы района — Колымский тракт, соединяющий Магадан с Якутском, а через него по Амуро-Якутскому тракту — с остальной страной. От Колымского тракта отходят автомобильные дороги к поселкам при золотодобывающих предприятиях.

Важную роль в развитии района играет морской транспорт — Магадан представляет собой самый крупный морской порт на Охотском море. Открытие нефтяных месторождений на шельфе Охотского моря, примыкающего к Магаданской области, может привести в отдаленной перспективе к изменению промышленной специализации района.

Самый крупный город района — *Магадан* (103 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 96 тыс. чел. без них, площадь 1,2 тыс. км², включая территории, подчиненные администрации города). Возникновение города относится к 1930 г. Магаданский порт был перевалочной базой при освоении Колымского золотодобывающего района. Статус города — с 1939 г.

По первоначальному плану Магадану предполагалось оставить лишь транспортные функции, а административный центр перенести в глубь территории района, но затем эти планы были оставлены, и Магадан стал административным центром территории. Статус города приобрел в 1939 г., но несмотря на то что город являлся организующим центром примыкающей территории, формально областным центром он стал лишь в 1953 г., когда эта территория была изъята из ведения ГУЛАГа и стала управляться обычным порядком. До этого Магадан, в сущности, был не городом, а огромным лагерем, и все подведомственные ему населенные пункты представляли собой такие же лагеря.

Магадан — единственный из городов ГУЛАГа, ставший областным центром. Но превращение лагеря в город было сложным и длительным процессом, здесь создавались разнообразные учреждения социальной сферы. Однако экономическое развитие города шло достаточно медленно. В последние годы для Магадана, как и для всей области, характерен отток населения. В постсоветское время численность населения города снизилась примерно в полтора раза при том, что сюда идет приток населения из совсем уже деградирующих городков и поселков области.

Второй по численности населения город Магаданского района и области вообще — *Сусуман* (6 тыс. чел.). Это центр золотодобычи, существующий со времен ГУЛАГа. В этом городке население по сравнению с советским временем снизилось почти втрое и продолжает сокращаться.

Гижигинский район освоен гораздо слабее. Если в Магаданском районе большая часть населенных пунктов располагается вдоль Колымского тракта, то в Гижигинском — по побережью Охотского моря. Основные направления развития хозяйства района, так же как и Корякского района Камчатской области, — охота и оленеводство, которыми занимается в основном коренное население. В последние годы в районе начата промышленная золотодобыча.

Дорог и городов в районе нет, самый крупный населенный пункт — с. *Эвенск* (1,4 тыс. чел.).

Сахалинская область

Площадь 87,1 тыс. км², население 497,7 тыс. чел., в том числе городское 397,0 тыс. чел., сельское 100,9 тыс. чел.

Территория области делится на три экономико-географических района: Южно-Сахалинский, Охинский и Курильский.

Промышленность **Южно-Сахалинского района** представлена в основном небольшими предприятиями пищевой промышленности, машиностроения, лесной промышленности. Очень большое значение для этого района имеет добыча и переработка морских водорослей и моллюсков. Есть угледобывающие предприятия местного значения. Целлюлозно-бумажная промышленность, бывшая одной из основных отраслей специализации Южного Сахалина с японских времен, ныне не существует, и возрождение ее вряд ли произойдет.

Все отрасли промышленности на территории Южного Сахалина имеют главным образом унаследованный характер. Промышленные предприятия здесь созданы в основном тогда, когда южная часть Сахалина, расположенная южнее 50-го градуса северной широты, принадлежала Японии.

Район имеет благоприятные условия для развития сельского хозяйства, но его продукция за пределы острова не вывозится.

Основа транспортной сети района — железная дорога меридионального направления, построенная японцами. Колея железных дорог Южного Сахалина соответствует колее железных дорог Японии и отличается от всех остальных дорог России. Сейчас происходит перебивка этих железных дорог на российскую колею. Важнейший морской порт — Холмск, через который осуществляется паромное сообщение с портом Вапно. Значимым для района является также город Корсаков, через который осуществляется сообщение с Японией.

Главный город района — **Южно-Сахалинск** (189 тыс. чел. с населенными пунктами, подчиненными администрации города, 182 тыс. чел. без них, площадь около 200 км²). Город был основан японцами в 1905 г. на месте русского села Владимировка и назван Тоёхара. Был административным центром префектуры Карафуто (японское название Сахалина). После перехода территории к СССР был переименован в Южно-Сахалинск (1946 г.), и стал центром Южно-Сахалинской области, а затем — Сахалинской области. Современный Южно-Сахалинск выполняет функции административного, образовательного, научного центра области. Его промышленное значение крайне невелико, а транспортное определяется главным образом аэропортом «Южно-Сахалинск», авиационными воротами южной части острова.

Второй по численности населения город района — **Корсаков** (34 тыс. чел.), основная функция которого — транспортная. Это морской порт, аванпорт Южно-Сахалинска. Существует паромная линия Корсаков — Вакканай (Япония). Неподалеку от города заканчивается газопровод с севера острова. Здесь в 2009 г. построен первый в России завод по производству сжиженного природного газа, который перегружается на морские суда и отправляется в Японию, главным образом в Токио.

Третий по численности населения город — **Холмск** (31 тыс. чел.). Это также аванпорт Южно-Сахалинска, но обращенный в сторону материковой России. В 1973 г. была построена паромная переправа Ванино — Холмск, с помощью которой удалось организовать регулярное грузопассажирское железнодорожное сообщение между Сахалином и остальной территорией России. Переправа существует и сейчас, но объемы перевозок и количество судов-паромов значительно уменьшились по сравнению с советским периодом. Холмск является главной базой снабжения проектов «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Сахалин-3».

Главные отрасли промышленности **Охинского района** (Северный Сахалин) — нефте- и газодобыча. Значение угледобычи и лесозаготовительной промышленности, традиционных отраслей специализации экономики северной части острова, резко снизилось в последнее время.

Основа транспортной сети — железная дорога Оха — Ноглики. Но в целом уровень транспортной обеспеченности района гораздо ниже, чем на Южном Сахалине.

Главные города района — Оха и Александровск-Сахалинский.

Оха (23 тыс. чел.) стала центром небольшого нефтедобывающего района во время японской оккупации Северного Сахалина (1920–1925 гг.). Добыча нефти и газа и сейчас — основа промышленности города. Здесь начинается нефтепровод на материк, к Комсомольску-на-Амуре. Опорный пункт освоения нефтяных и газовых месторождений сахалинского шельфа.

Александровск-Сахалинский (11 тыс. чел.) — основной центр добычи угля на острове. В настоящее время значение города снижается.

Курильский район включает в свой состав Курильские острова, отошедшие в состав СССР в 1945 г. Главные отрасли хозяйства островов — рыболовство, рыбопереработка и добыча морепродуктов. Большое значение для района имели части и подразделения различных силовых ведомств, существовавшие или существующие на островах (армия, пограничники, флот).

Но значение островов не ограничивается только существующими на них предприятиями, гарнизонами и погранзаствами. Принадлеж-

ность этих островов России обеспечивает нашему государству возможность широкого выхода в Тихий океан. Курилы — один из регионов России, на часть территории которых претендует зарубежное государство (Япония). Претензии Японии распространяются на южные острова Курильской гряды, что составляет примерно половину площади всех Курил, на которых проживает большая часть их населения. На этих островах расположены два из трех главных наиболее крупных поселений Курильских островов.

Города в Курильском районе есть, но они очень небольшие и имеют главным образом административное значение. Это Северо-Курильск и Курильск.

Северо-Курильск (2,5 тыс. чел.) расположен на острове Парамушир. В 1952 г. был практически уничтожен цунами, затем отстроен заново.

Курильск (2 тыс. чел.) находится на острове Итуруп, одном из островов, принадлежность которого оспаривает Япония. Структура хозяйства обоих курильских городов, как и всех существующих на островах поселков, почти что одинакова: ее основу составляют рыболовство и рыбопереработка. Большое значение имеет также военная деятельность.

Еврейская автономная область

Площадь 36,3 тыс. км², население 176,6 тыс. чел., в том числе городское 119,4 тыс. чел., сельское 57,2 тыс. чел. Центр — Биробиджан.

Еврейская автономная область была образована в 1934 г., когда под расселение «трудящихся-евреев» были отведены земли в среднем течении Амура. Поскольку занять новых переселенцев предполагалось главным образом в сельском хозяйстве, для автономной области была отведена достаточно плодородная территория в пределах Средне-Амурской низменности. Но евреи прибывать на отведенные им дальневосточные территории отнюдь не торопились, а если и прибывали, то оседали главным образом в городских поселениях. Доля их в населении Еврейской АО никогда не превышала нескольких процентов, а последние годы отмечены резким сокращением численности титульной нации.

В целом территория Еврейской АО характеризуется крайне низким уровнем хозяйственного освоения, и выделение здесь экономико-географических районов не имеет смысла. От остальных субъектов Федерации, расположенных на юге Дальнего Востока, Еврейская АО отличается более высокой долей сельского хозяйства и легкой про-

мышленности в общем объеме производства, хотя есть здесь и машиностроительные предприятия. Ведущая отрасль сельского хозяйства — животноводство мясного направления.

Основа транспортной сети — Транссибирская магистраль и отходящая от нее в Биробиджане тупиковая ветка к Амуру, которая выходит к реке в районе устья Сунгари (эта ветка в основном образом из военных соображений).

Главный город автономной области — *Биробиджан* (75 тыс. чел., площадь 200 км²). Город основан в 1915 г. как станция на Транссибирской дороге с названием Тихонькая. После создания Еврейской автономной области (ЕАО) в 1934 г. станция преобразована в город с современным названием, которое имеет еврейское происхождение и обозначает две основные реки в пределах ЕАО: Биру и Биджан. Расположен город на р. Бира. Основная его функция — административная. Главные предприятия относятся к легкой промышленности.

Второй по численности населения город ЕАО — *Облучье* (9 тыс. чел.), возникший как станция при пересечении Транссибирской железной дороги и р. Хинган. Основная функция — транспортная. В районе города Транссиб проходит через несколько туннелей.

Чукотский автономный округ

Площадь 721,5 тыс. км², население 50,5 тыс. чел., в том числе городское 32,7 тыс. чел., сельское 17,8 тыс. чел. Центр — Анадырь.

Особенностью Чукотского АО являются самые быстрые темпы снижения численности населения в России: за постсоветское время она сократилась примерно втрое, ряд населенных пунктов просто исчез, в других население снизилось в 3–5 раз. Это объясняется массовым оттоком жителей.

Территория округа делится на два экономико-географических района: Анадырский и Билибинский. Отрасли специализации у них в целом одни и те же — золотодобыча. Уровень освоенности тоже одинаков. Единственный критерий выделения экономико-географических районов в данном случае — направления транспортного тяготения.

В Анадырском районе значительную часть населения составляют коренные жители, в основном чукчи, главным направлением хозяйственной деятельности которых являются оленеводство (во внутренних районах Чукотки), рыболовство и охота на морского зверя (на побережье). Доля чукчей в Чукотском АО растет по мере оттока приезжего населения, поскольку им уезжать незачем и некуда. Главные отрасли промышленности — золотодобыча (север и центр района) и угледобывающая промышленность местного значения (побережье Бе-

рингова моря). Особенностью золотодобывающей промышленности района является добыча золота вместе с платиной и редкоземельными элементами (пос. Отрожный). Территория района насыщена разнообразными военными сооружениями, существующими со времен «холодной войны» — здесь проходит граница России и США.

Главный город района — **Анадырь** (13 тыс. чел., площадь около 20 км²). Это центр Чукотского АО. Первый острог на реке Анадырь был основан еще в XVII в., но когда первая («пушная») волна колонизации схлынула, острог был оставлен. Поселение — предшественник современного города (пос. Ново-Марининский) создано в конце XIX в. Целью его основания была «демонстрация флага» России на побережье Чукотке, где к этому времени безраздельно властвовали американцы. Современное название — с 1923 г.

С образованием Чукотского автономного округа, первоначально отнесенного в состав Камчатской области, пос. Анадырь был объявлен его центром. Город — с 1965 года. Главная функция города — административная, экономическое значение незначительно. Устойчивость административной функции определила более медленные, чем по Чукотскому АО в целом, темпы снижения численности населения: в Анадыре оно сократилось примерно в полтора раза.

В **Билибинском районе** предприятия золотодобывающей промышленности сосредоточены в северной и западной частях района, вдоль побережья пролива Лонга и Аннойского хребта соответственно. На территории района находится самая северная в мире Билибинская АЭС, обеспечивающая энергией комплекс добывающих предприятий вдоль Аннойского хребта.

Наиболее крупный населенный пункт района — город **Билибино** (5,5 тыс. чел.), основан как поселок в 1956 г., стал городом в 1993 г. Градообразующее предприятие — АЭС.

Второй по численности населения города района (в советское время первый — **Певек** (4,2 тыс. чел., в 1989 г. 12,9 тыс. чел.). Порт в Чаунской губе с названием Певеке основан в начале 1930-х гг. Он был одним из островов «архипелага ГУЛАГ», как и большинство населенных пунктов Чукотки. Предприятия, существовавшие в Певеке и его окрестностях, закрылись. В десятки раз снизился объем грузов, проходящих через порт Певека, один из основных портов на трассе Северного морского пути. Город вступил в состояние устойчивой деградации, в котором пребывает и в настоящее время. К числу особенностей города можно отнести его географическое положение — это самый северный город Российской Федерации.



КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Площадь 15,1 тыс. км² (0,2% территории России), население 941,5 тыс. чел. (0,7% населения России), в том числе городское 703,3 тыс. чел., сельское 211,2 тыс. чел.

Калининградская область представляет собой часть территории Российской Федерации, отделенную от нее другими государствами, вследствие чего отнесение этой области к любому экономическому району, равно как и федеральному округу может быть лишь формальными.

В конце первого тысячелетия нашей эры эту территорию населяли пруссы (народ балтийской языковой группы). В начале второго тысячелетия на племена пруссов обрушились немецкие завоеватели, осуществлявшие первый «дранг нах остен» («марш на восток»). Германские завоеватели продвигались на восток по всей территории от Балтийского моря до Карпат. На более южных территориях их удалось остановить благодаря героическому сопротивлению Польского королевства, однако западная граница славянского мира, проходившая между Эльбой и Рейном, отодвинулась на запад до водораздела Одера (Одра) и Вислы.

Однако побережье Балтийского моря в это время было «ничейной землей», и «псы-рыцари» смогли утвердиться по всему его южному берегу. При впадении р. Преголи в Балтийское море в 1255 г. немцы основали город Кёнигсберг, нынешний Калининград. Выбор места для города определялся военно-географическим положением. На примерно равном и относительно небольшом расстоянии от Кёнигсберга размещались две важнейшие немецкие крепости: Данциг и Мемель. Данциг (нынешний польский город Гданьск) был построен при устье р. Вислы, перекрывая выход из польских владений в Балтийское море. Мемель (нынешний литовский город Клайпеда), крепость при устье р. Немана, отрезал от моря Литовское княжество.

С разгромом Тевтонского ордена в XV в. бывшие его крепости, расположенные при устьях рек, стали торговыми городами. Но значение Кенигсберга в этом качестве было невелико и заметно уступало значению как Данцига, так и Мемеля. Важнейшей функцией города была административная. Он был столицей герцогства Пруссия, затем столицей королевства Пруссия, ставшего позднее объединителем Германии (Берлин, нынешняя столица, был всего лишь центром Бранденбургского княжества). Столичное положение города способствовало его развитию. Так, в 1544 г. в Кёнигсберге был основан университет.

В XVIII в. значение Кёнигсберга, оказавшегося после переноса столицы в Берлин на окраине владений Прусского королевства, снижается.

В 1756 г., в ходе Семилетней войны, город был занят русскими войсками и стал центром русского генерал-губернаторства Восточная Пруссия. Но удержать город Россия в это время не могла, поскольку ее новые владения были отрезаны от остальной территории Курляндией и Речью Посполитой. В 1762 г. Кёнигсберг вернулся в состав Пруссии.

В XVIII в. в Восточной Пруссии ведется строительство каналов, связавших бассейн Преголи с Неманом и Вислой. По этим каналам к Кёнигсбергу доставлялись главным образом лесные грузы.

В XIX в. с началом железнодорожного строительства торговое значение Кёнигсберга резко возросло. Особую роль в этом сыграли дороги меридионального направления, связывавшие его с Россией. Кёнигсберг был одним из аванпортов России, эту же функцию выполняли Данциг, Мемель и в меньшей мере — Гамбург. Кёнигсберг был настолько тесно экономически связан с Россией, что через него даже осуществлялось сообщение между отдельными частями нашего обширного государства. Так, через Кёнигсберг в Ригу и другие порты Балтийского моря доставлялся хлеб и другие грузы с территории нынешней Украины (по железной дороге до Кёнигсберга, далее морем).

В промышленном развитии Восточная Пруссия отставала от других частей Германии. Здесь развивались преимущественно пищевая и деревообрабатывающая (позднее — целлюлозно-бумажная промышленность). Пищевая промышленность перерабатывала как местное сырье, так и сельскохозяйственную продукцию, поступавшую из России. Из России же по рекам доставлялось сырье для деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, готовая продукция вывозилась в Германию.

В межвоенное время темпы развития города снижаются, что связано с изменением политико-географического положения Восточной Пруссии, отрезанной от территории СССР прибалтийскими государствами. Роль Кёнигсберга как основного внешнего аванпорта нашей страны переходит к Риге. Но связи Кёнигсберга и России оставались тесными. Не случайно, видимо, первой международной линией авиационных сообщений в СССР стала линия Москва — Кёнигсберг, открытая в 1924 г.

В 1945 г. согласно решениям Потсдамской конференции Восточная Пруссия была разделена между СССР и Польшей. Кёнигсберг и примыкающая к нему территория были включены в состав РСФСР (ныне — Российской Федерации). Немецкое население было выселено в Германию, и бывшие восточно-пруссские города стали

заселяться переселенцами из разных местностей СССР (преимущественно из Северной России и Белоруссии).

Почти сразу же после присоединения востока Восточной Пруссии к СССР начинается его военное освоение. Территория области насыщается разнообразными военными сооружениями, принадлежащими как армии, так и флоту. Сюда из Ленинграда (Кронштадта) переводится главная база Балтийского флота. В 1950-е гг. здесь начинается развитие рыболовства, Калининград становится одной из ведущих баз океанического лова нашей страны. В то же время продолжается развитие предприятий целлюлозно-бумажной и пищевой промышленности.

С распадом СССР Калининградская область столкнулась с серьезными трудностями в поддержании транспортной связи с остальной Россией, но сейчас эти проблемы в какой-то мере решены. В первые годы XXI в. Калининградская область развивалась очень быстро за счет создания предприятий разных отраслей машиностроения (автомобилестроение, радиотехническая промышленность). По производству бытовой радиотехники в это время область занимала ведущие позиции в стране.

На территории области выделяются два экономико-географических района: Калининградский и Советский.

Калининградский район в своем нынешнем виде практически полностью сформировался в послевоенные десятилетия. Основная его функция — военная, промышленное и транспортное значение второстепенно. В городе располагается управление Балтийского флота, порты на территории района являются его базами. Ведущие отрасли промышленности — пищевая (рыбообработка) и машиностроение, из старых отраслей которого наибольшее значение имеют судостроение и судоремонт, а из новых — электротехническая промышленность. В 90-е гг. в районе началось развитие автомобилестроения, в первые годы XXI в. — радиотехнической промышленности. Специфическое направление развития промышленности района и области в целом — добыча и обработка янтаря.

Главная отрасль агропромышленного комплекса — рыболовство, но Калининград, так же как Мурманск и Владивосток, является базой для рыболовных флотилий, действующих главным образом в океанах.

Транспортная сеть района имеет сложный характер и формировалась большей частью из военно-стратегических соображений. Это характерно как для германского, так и для советского периодов развития региона. Большинство дорог сохранилось с германских времен, многие автомобильные дороги на значительном расстоянии покрыты брусчаткой, а не асфальтом. Но в последние годы транспортное стро-

ительство активизировалось, была построена кольцевая дорога вокруг Калининграда.

Подавляющая часть населения района, как и Калининградской области вообще, проживает в городах, наиболее значимые из которых Калининград, Балтийск, Зеленоградск, Пионерский, Светлогорск.

В *Калининграде* (431 тыс. чел., площадь 223 км²) сосредоточено немногим менее половины населения области. Нынешнее название получил в 1946 г. Во время ВОВ был сильно разрушен. В ходе послевоенного восстановления основное внимание уделялось морскому порту и промышленности, жилые районы города застраивались совершенно иным образом, чем в германское время. Планировочная структура современного Калининграда в целом настолько несходна со структурой Кёнигсберга, что он фактически является новым городом, выстроенным на месте прежнего. Жилые здания, получившие повреждения в ходе боевых действий, разрушались сознательно, а кирпич, из которого они были построены, вывозился в качестве строительного материала в другие регионы страны.

Однако основные промышленные и транспортные предприятия сохранились. Отрасли промышленной специализации Калининграда относятся главным образом к машиностроению. Это вагоностроение, судостроение, а также появившиеся в последние годы автомобилестроение и радиотехническая промышленность.

Большое значение имеет также морской торговый порт, но его развитие сдерживается отрезанностью Калининградской области от остальной территории России. Порт используется для перевалки как нефтеналивных грузов, так и сухогрузов. Существовали также линии регулярных пассажирских сообщений, соединяющие Калининград с Польшей через Вислинский залив.

Город выполняет административные функции (центр области), является центром высшего образования и науки. Но зона его влияния в качестве научного и образовательного центра ограничивается пределами Калининградской области. В последние годы отмечается достаточно устойчивый приток населения в город как из других местностей области, так и из других регионов России.

Балтийск (33 тыс. чел.) основан в 1686 г., в германское время назывался Пиллау и представлял собой укрепление, закрывавшее вход в Кёнигсбергский залив. Ныне — главная база Балтийского флота. До недавних пор был «закрытым городом», куда попасть можно было только по пропуску. Сейчас город открыт, часть портовых сооружений военно-морской базы используется как торговый порт. Самый западный город России.

Широко известны также курортные города района — *Зеленоградск* (13 тыс. чел.), *Пионерский* (11 тыс. чел.) и *Светлогорск* (11 тыс. чел.). В этих городах основой экономики является рекреационная деятельность, хотя следует признать, что по уровню развития этой деятельности Калининградская область значительно уступает как прибалтийским государствам, в частности граничащей с ней Литве, так и Польше.

Структура хозяйства **Советского района** имеет в целом унаследованный характер. Главные отрасли промышленности района — пищевая и целлюлозно-бумажная, как это было и в германские времена. В последние годы, как и в Калининградском районе, большое развитие получила радиотехническая промышленность.



Рис. 18. Город Советск, бывший Тильзит. Мост Королевы Луизы через реку Неман, границу России и Литвы. Фото В. Л. Мартынова, 2010

Ведущая отрасль сельского хозяйства — животноводство, как мясного, так и молочного направления.

Транспортная сеть района почти столь же сложна, как и Калининградского, что объясняется общей историей формирования.

Наиболее крупные города района — Советск и Черняховск.

Советск (42 тыс. чел.), основан в 1288 г. (Тильзит) как немецкая крепость в верхнем течении Немана, на границе с Литвой. В XIX в. началось развитие города в качестве центра лесной промышленности.

Сырье поступало по Неману из пределов Российской империи. После присоединения нынешней Калининградской области к СССР впервые за всю свою историю перестал быть пограничным городом, но после распада СССР вновь им стал. Создание границы по Неману привело к проблемам в развитии города. Например, практически прекратилось водное сообщение по реке, резко снизился пассажиропоток, проходящий через город, а местное пассажирское железнодорожное сообщение с Литвой вообще прекратилось.

Черняховск (40 тыс. чел.) основан в 1336 г. как укрепленный пункт, до 1946 г. назывался Инстербург. Основная функция города — транспортная. Город является центром системы путей сообщения области в целом, уступая в этом качестве лишь Калининграду. Промышленное значение невелико.

Третий по численности населения город района — **Гусев** (28,1 тыс. чел.), немецкое название Гумбинен. Город представляет собой небольшой промышленный центр, производящий продукцию электротехнической и радиотехнической промышленности.

В районе города **Неман** (12,1 тыс. чел.) ведется строительство Балтийской атомной электростанции. После постройки эта электростанция станет основным источником электроэнергии для области.



РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

Энциклопедическая

1. География России. — М.: БРЭ, 1998.
2. Города России. — М.: БРЭ, 1994.
3. Энциклопедия для детей. — Том 12. Россия: физическая и экономическая география. — М.: Аванта+, 1999.

Учебная

1. Введение в экономическую географию и региональную экономику России / Под ред. Е. Л. Плисецкого. — М.: ВЛАДОС, 2008.
2. Гладкий Ю. Н., Семёнов С. П., Доброскок В. А. Социально-экономическая география России. — М.: Гардарики, 1998.
3. Общественная география России (экономическая, социальная и политическая география России) / Под ред. В. П. Дронова, В. Г. Глушковой — М.: Классикс стиль, 2003.
4. Экономическая и социальная география России / Под ред. А. Т. Хрущёва. — М.: Дрофа, 2009.

Картографическая

- Атлас социально-экономического развития России / Пред. ред. кол. Н. С. Касимова. — М.: Картография, 2009.



В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ГЕОГРАФИЯ РОССИИ:
РЕГИОНЫ СТРАНЫ

Учебное пособие

Редактор Г. Н. Петрова

Подписано в печать 10. 01. 2012 г. Формат 60 × 84 ¹/₁₆.

22,5 уч.-изд. 22,5 усл. печ. л. Тираж 150 экз.

Печать офсетная. Бумага офсетная. Заказ №

Издательство РГПУ им. А. И. Герцена.

191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48

Типография РГПУ им. А. И. Герцена. 191186, Санкт-Петербург, наб. р.
Мойки, 48