

ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЙ ТРУД В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ

Многолетние исследования Л. А. Безрукова, результаты которых обобщены в его книге¹, проводятся на стыке таких, до сих пор мало между собой соприкасавшихся, направлений, как геоэкономика, геополитика, теория экономико-географического положения, география транспорта. Особенно необходимо выделить обращение к геоэкономике, поскольку в последние годы очень мало литературы, в которой столь же широко рассматривается именно это научное направление.

Разумеется, автор не является первопроходцем в изучении континентально-океанической дихотомии — она лежит в основе многих геополитических исследований. Однако, во-первых, едва ли кто-либо из геополитиков сосредоточивался так узко и так глубоко именно на дихотомии. Во-вторых, в геополитических работах преобладали не экономические, а политические и отчасти культурологические ее аспекты. Книга Л. А. Безрукова представляет собой фундаментальный труд, основанный на богатом статистическом материале. Очень интересны экономические расчеты с многообразными, в том числе оригинальными показателями, корреляционный, ранговый и другой анализы, превосходно выполненные карты. Безусловной новизной отличаются авторские методики оценки транспортно-географической континентальности, приведенной транспортности хозяйства, градообразующего значения экономических осей и др.

Важным теоретическим достижением следует считать выявление экономико-географического механизма перераспределения массы прибавочного продукта между континентальными и океаническими странами в процессе международного разделения труда (через показатели эффективности производства, цен и доходов). На основе этого впервые в научной литературе исследованы ведущие факторы и закономерности формирования и структурирования мирового хозяйства в системе континентально-океанической поляризации.

Подчеркнем тонкое замечание автора о том, что геоэкономическая типология стран не всегда совпадает с геополитической — по тому же принципу дихотомии. В качестве примера указывается тот факт, что Германия традиционно считалась континентальной страной, а автор относит ее к странам с низкой континентальностью. Данное утверждение глубоко аргументировано, больше того, показано, что с конца XIX в. Германия и геополитически должна рассматриваться как океаническая держава.

При анализе геополитических вопросов автор делает не менее интересное замечание о близости современных российских неоевразийцев, в лице прежде всего А. Г. Дугина, скорее к «классикам» геополитики (включая Хаусхофера), чем к традиционным евразийцам.

Много методологических задач пришлось решать при практическом «дихотомировании» земного шара. По-видимому, автор прав, когда при обсуждении показателей континентальности отвлекается от такого запутывающего фактора, как Каспийское море. Хотя после распада СССР оно представляет собой бассейн, обслуживающий пять стран и международную торговлю между ними, важнее то, что оно не име-

¹ **Безруков Л. А.** Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. — Новосибирск: Гео, 2008. — 369 с.

ет выхода к Мировому океану и от глобальных процессов скорее изолировано. Совершенно правильно и то, что автор при определении континентальности учитывает наличие внутренних водных путей, доступных для морского транспорта.

Не столь очевидна справедливость отнесения к категории «приморские» городов, удаленных от моря на небольшое расстояние. Все-таки есть приморские города, т. е. стоящие непосредственно у моря (включая, разумеется, и эстуарные порты, такие как Лондон и Филадельфия, или города, имеющие аванпорты — Сан-Паулу, Афины, Тяньцзинь), и есть континентальные города, на каком бы расстоянии от моря они ни находились. Париж имеет более морской климат, чем Москва, но с точки зрения экономической структуры, культуры, образа жизни это города одного типа.

Хочется также сказать о практической ценности книги. Данные автором рекомендации по преодолению транспортно-экономических трудностей и ослаблению негативного влияния континентальности интересны и оригинальны. Здесь и необходимость усиления роли государства в регулировании транспортных тарифов, и оптимизация хозяйственных связей за счет реинтеграции экономики российских регионов и всего постсоветского пространства, и создание евразийских транзитных транспортных коридоров, и компенсация повышенных транспортных издержек населению Сибири и Дальнего Востока, и ускорение развития транспортной инфраструктуры приморских и приграничных регионов, и реформирование международных коммерческих правил, и преодоление сырьевой специализации экспорта в пользу высокотехнологичной и наукоемкой продукции, и возвращение к практике (одновременно с развитием теории) планомерного формирования ТПК, и экспансия российского капитала в страны с более низкими издержками производства и обращения.

Некоторые недостатки работы представляют оборотную сторону ее достоинств. Увлеченность автора идеей континентально-океанической дихотомии заставляет его иногда преувеличивать значение этого процесса. Так, утверждение о преимущественном влиянии приморского положения на рост городов, иллюстрируемое статистикой динамики первой двадцатки крупнейших городов планеты, может быть оспорено другой интерпретацией тех же данных: места Лондона, Парижа, Чикаго и Москвы постепенно занимают города из слаборазвитых, но густонаселенных стран.

Автор очень убедительно говорит о преимуществах океанического положения, в том числе и в историческом разрезе. Но при этом не упускаются ли из виду определенные достоинства континентальности? Как известно, Англия и Франция — страны океанические, но располагающие и континентальным хинтерландом в качестве природно-ресурсной и сельскохозяйственной базы, что позволило им в свое время оттеснить чисто океаническую Голландию (как еще раньше Испании — Португалию). Мощь таких стран, как США и Китай (по Л. А. Безрукову, умеренно континентальных), тоже в немалой степени базируется на их внутренних пространствах. Кстати, для Советского Союза и России автор совершенно реалистично рассматривает позитивную роль внутриконтинентальных пространств (в частности, Сибири).

О достоинствах книги Л. А. Безрукова можно говорить много, хотя кое с чем можно и поспорить. В завершение хотелось бы дать совет профессиональным экономикогеографам, а также геополитикам и экономистам-транспортникам: монографию нужно читать вдумчиво, ее текст насыщен важной информацией и самобытными мыслями. Без этого труда экономико-географическая наука была бы явно неполной.

А. Я. Якобсон