

Научная статья
<https://doi.org/10.23672/SAE.2023.24.47.013>
УДК 392



ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ ОТДАЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ И КЛИМАТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ НА ПРИМЕРЕ БЕРЕЗОВСКОГО РАЙОНА ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРА

Никитин М.А.

Институт этнологии и антропологии РАН

Аннотация. При планировании социально-экономического развития административных территорий федеральные и региональные органы исполнительной власти особое внимание уделяют мерам, обеспечивающим пространственную мобильность населения. Березовский район ХМАОЮ относится к районам Крайнего Севера, где мобильность граждан особенно в зимний период значительно затруднено.

Цель: изучить пространственное развитие отдаленных территорий в период пандемии и климатических изменений на примере Березовского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югра.

Метод: анализ, синтез, обобщение и систематизации научных источников по проблеме исследования. Основной информационный материал был собран во время нескольких экспедиционных выездов в 2018-2019 гг.

Результаты: Рассмотрены состояние и перспективы развития Березовского района Ханты-Мансийского автономного округа – Югра (далее – ХМАОЮ) в контексте актуальных социально-экономических процессов, климатических изменений и пандемии covid-19. Особое внимание уделено значению транспорта и развитию логистического потенциала региона.

Выводы: сделан вывод о том, что расширение транспортной сети позволит увеличить туристический поток и добычу полезных ископаемых. Кроме того, в работе анализируются риски, связанные с климатическими изменениями и экологией района. Основной информационный материал был собран во время нескольких экспедиционных выездов в 2018-2019 гг.

Ключевые слова: пространственное развитие, Березовский район, диверсификация экономики, изменение климата.

SPATIAL DEVELOPMENT OF REMOTE TERRITORIES DURING A PANDEMIC AND CLIMATE CHANGE USING THE EXAMPLE OF THE BEREZOVSKY DISTRICT OF THE KHANTY-MANSIYSK AUTONOMOUS OKRUG - UGRA

Maxim A. Nikitin

Institute of Ethnology and Anthropology (IEA)

Abstract. When planning the socio-economic development of administrative territories, federal and regional executive authorities pay special attention to measures that ensure spatial mobility of the population. The Berezovsky district of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug belongs to the regions of the Far North, where the mobility of citizens, especially in winter, is significantly difficult.

Object: to study the spatial development of remote territories during a pandemic and climate change using the example of the Berezovsky district of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug - Ugra.

Methods: analysis, synthesis, generalization and systematization of scientific sources on the research problem. The main information material was collected during several expedition trips in 2018-2019.

Findings: the state and prospects for the development of the Berezovsky district of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug - Ugra (hereinafter referred to as KhMAOYu) are considered in the context of current socio-economic processes, climate change and the covid-19 pandemic. Particular attention is paid to the importance of transport and the development of the region's logistics potential.

Conclusions: It is concluded that the expansion of the transport network will increase the tourist flow and mining. In addition, the work analyzes the risks associated with climate change and the ecology of the area. The main information material was collected during several expedition trips in 2018-2019.

Key words: spatial development, Berezovsky district, economic diversification, climate change.

Введение.

При планировании социально-экономического развития административных территорий федеральные и региональные органы исполнительной власти особое внимание уделяют мерам, обеспечивающим пространственную мобильность населения. Отсутствие должных транспортных коммуникаций отдаленных территорий приводит к их деградации, ухудшению качества жизни, оттоку населения и снижению административного статуса населенных пунктов. Вместе с тем, долгосрочное планирование при динамичных социально-экономических и культурных процессах – это задача, которая требует комплексного экспертного моделирования и анализа. Подобное планирование лучше всего характеризуется известной метафорой о 3д-шахматах. Поэтому в данной работе целесообразно исходить, прежде всего, из анализа фундаментальных факторов, которые формируют социально-экономический потенциал территорий – природные ресурсы и транспортно-логистические характеристики.

Обсуждение. Результаты.

ХМАОЮ является одним из самых исследованных субъектов Российской Федерации [2, с.7]. Его статус участника сложносоставной Тюменской области, экономическое значение и коренные малочисленные народы, проживающие на его территории, изучаются как в историческом контексте, так и с точки зрения их устойчивого развития.

В ХМАОЮ добывается большая часть углеводородного сырья России. Округ является профицитным регионом [7]. Администрация региона имеет возможность реализовывать амбициозные социально-экономические и культурные проекты, привлекая для их реализации международных экспертов. Ежегодно в нем проводятся десятки научных экспедиций и социологических опросов. Одной из приоритетных задач администрации округа является выравнивание основных показателей районов с низкой налоговой базой и формирование в них прибыльных отраслей хозяйства.

Березовский район ХМАОЮ находится в северо-западной части округа. Он относится к районам Крайнего Севера. Его западная часть расположена на восточных склонах Северного и

Приполярного Урала. Население района (22 тыс. чел.) проживает в 26 населенных пунктах. Площадь района (88 тыс. кв. км) сопоставима с размерами большинства европейских государств. Плотность населения – 0,25 чел./ кв. км. Березовский район является дотационным. Административный центр пгт. Березово расположен в 222 км от ближайшей железнодорожной станции Приобье и в 400 км от г. Ханты-Мансийск. Дорог с твердым покрытием, действующих круглый год и соединяющих район с «материком», нет. Единственная возможность организовать регулярное автомобильное сообщение появляется в зимний период. В это время с конца декабря и до начала апреля в Березовском районе эксплуатируются 800 км автотрасс.

До развития широкополосного Интернета большую часть административных вопросов жителям отдаленных населенных пунктов района приходилось решать очно в труднодоступном районном центре (высокоскоростной интернет был проведен в большинство населенных пунктов района в 2019 г.). Получение документов в полиции, регистрация права собственности, транспортных средств затруднено в летнее время. Ассортимент местных магазинов состоит лишь из предметов первой необходимости. Стоимость доставки утраивает цену любого габаритного товара. С конца осени и до конца декабря, а также с апреля по май наземный транспорт не работает. Авиабилеты в это время пользуются повышенным спросом и купить их сложно из-за высокой стоимости. Интернет и онлайн сервисы в последние годы частично решили проблему изолированности района.

К 2020 году крупнейшие местные промышленные и инфраструктурные проекты в большинстве своем остались на бумаге или превратились в долгострой. Стратегический промышленный объект по производству чистого кварца был законсервирован больше 10 лет. Данный материал (кварц) необходим для производства микроэлектроники. Санкционное давление на Россию возродило проект по производству кварца в Березовском районе, но его себестоимость из-за логистики выше рыночных показателей. Аналогичная ситуация с другими полезными ископаемыми. В Березовском районе имеются разведанные объемы золота и углеводоро-

дов. При благоприятной экономической ситуации и снижении себестоимости разработки, добычи и транспортировки продукции их производство можно будет расширить до промышленных масштабов.

Основные налогоплательщики Березовского района сменили регистрацию или были ликвидированы. Ситуацию усугубила компания по закрытию низкомаржинальных филиалов трансрегиональных компаний. Подразделения банков, добывающих компаний, профессиональных учебных заведений и административных структур были переведены в Ханты-Мансийск или Тюмень. Поэтому в последние пятнадцать лет в Березовском районе ежегодно фиксируется отток населения [1]. Более того, в опубликованном на сайте округа распоряжении администрации района от 30 июня 2020 г. № 494-р «Об основных показателях прогноза социально-экономического развития городского поселения Березово на 2021 год и на плановый период до 2025 года» также заложен отрицательный прирост населения, который в настоящее время идет с опережением графика.

Рабочая гипотеза исследования основывается на предположении о том, что в случае расширения дорожной сети Березовского района ХМАОЮ путем создания капитальной, действующей круглый год, федеральной трассы, повысится экономическую активность в регионе, так как его основной ресурсный потенциал связан с туризмом [5] и добычей полезных ископаемых. Рыболовство, сбор и обработка дикоросов также могли бы получить дополнительный импульс к развитию благодаря транспортной инфраструктуре. Рост местной экономики в свою очередь окажет положительное влияние на социальную и культурную сферы, что позволит развернуть негативный демографический тренд. Катализатором развития перечисленных экономических отраслей в регионе могут стать ограничения, создающие преграды гражданам Российской Федерации путешествовать зарубежом, а также санкции, создающие предпосылки для развития локальной производственной базы из-за экспортных ограничений в Европе и США.

Альтернативные концепции и сравнительный анализ районов округа.

Некоторые экономисты подвергают сомнению исследовательские подходы, «преувеличивающие значения инфраструктуры» для социально-экономического развития общества [8]. Нобелевскую премию по экономике в 1993 г.

получили ученые за работу, которая иначе представила роль железнодорожного транспорта для экономики США. По их мнению, логистические потребности растущей экономики успешно решались бы за счет других видов транспорта, если бы железных дорог не было.

В нашем кейсе имеется возможность опытным путем проверить гипотезу о положительном значении транспортной системы для социально-экономического развития региона путем сравнения соответствующих показателей районов округа с различным уровнем транспортной доступности и аналогичной экономической структурой, в которых практически отсутствует добывающая промышленность. Речь идет о Кондинском районе ХМАОЮ.

Кондинский район также приравнен к районам Крайнего Севера. Он расположен в юго-западной части ХМАОЮ, в западной части Западно-Сибирской равнины, в Кондинской низменности. Он простирается с севера на юг почти на триста километров, а с запада на восток на триста сорок.

Его площадь равняется 54,64 тыс. квадратных километров, что примерно составляет 1/10 ХМАОЮ. Он на 35% меньше Березовского района. В Кондинском районе резко континентальный климат. Он, как и в Березовском районе, характеризуется суровой, снежной и зимой, продолжающейся семь-восемь месяцев, теплым коротким летом. Кондинский район отличается равнинной геологией и менее рисковым земледелием.

Более значительны инфраструктурные отличия. Логистическая система Кондинского района состоит из автомобильного, железнодорожного и воздушного вида транспорта и обладает для северного региона относительно широкой сетью автомобильных дорог различного значения. В нем имеются 3 железнодорожные станции, 1 аэропорт и 7 вертолетных площадок, а также большое количество пристаней.

Кондинский район выгодно отличается от других муниципалитетов западной части автономного округа сочетанием на своей территории всех возможных видов транспорта. Протяженность судоходных водных путей составляет примерно 500 км, автомобильных дорог с твердым покрытием почти 400 км, зимников – 735 км. Существует круглогодичное автомобильное сообщение с Ханты-Мансийском, соседними районами и городами, железнодорожное сообщение с Екатеринбургом. В то же время, не все населенные пункты имеют возможность кругло-

годового выхода на транспортную сеть Российской Федерации.

Автомобильный транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии района. На долю автомобильного транспорта приходится 90% пассажиропотока.

Население Кондинского района составляет примерно 30600 чел. За 20 лет оно снизилось на 15%. В Березовском районе оно снизилось за этот же период на 19%. С учетом низкой базы это значительная деградация. При этом население ХМАОЮ выросло на 20% за 20 лет. В отличие от Березовского района, в Кондинском районе ХМАОЮ в последние годы численность населения стабилизировалась. В районе отслеживается четкая корреляция демографических и экономических показателей с расширением транспортной системы.

Поэтому, в случае с Березовским районом, можно с высокой долей вероятности предположить, что реализация инвестиционной стратегии экономического развития, включающую в себя создание постоянного наземного дорожного сообщения между районом и окружным центром, приведет к улучшению социально-экономической и демографической ситуации.

За последние годы уровень добычи полезных ископаемых в Кондинском районе вырос в несколько раз. Логистический потенциал снижает себестоимость извлекаемых ресурсов и способствует росту инвестиций.

Климатические вызовы и особенности эксплуатации зимников.

По данным метеослужб потепление климата в РФ происходит быстрее среднего планетарного значения и соответственно требует оперативных эффективных решений для адаптации к меняющейся экосистеме. Холод для большинства регионов РФ является не только неблагоприятным природным фактором, но и важным ресурсом для строительства зимников, например.

Согласно проекту ГОСТа Росавтодора и РосдорНИИ, зимняя автомобильная дорога (автозимник) — это сезонная автомобильная дорога, состоящая из конструктивных элементов, предназначенных для движения транспортных средств, с покрытием проезжей части, состоящей из льда, уплотненного снега и льда или проложенная по замерзшему льду рек и озер [6].

Как уже говорилось, в Березовском районе зимник — это основная транспортная артерия с декабря по апрель.

Но метеозависимые дороги являются дополнительным экономическим риском. При неблагоприятном прогнозе погоды (оттепель или морозы ниже 40 градусов, обильные осадки), зимники перекрываются. Сами дороги включают в себя труднопреодолимые участки и в случае снегопада становятся непроходимыми для моноприводных легковых автомобилей. Если во время ненастья в дороге отказывает техника, то водитель и пассажиры рискуют оказаться один на один со стихией, так как большая часть зимних дорог лишена покрытия сотовой связью, а движение отличается низкой интенсивностью и помощи можно не дожидаться.

Максимальная грузоподъемность на ледяных переправах ограничена 5-10 тоннами. Некоторые из них рассчитаны на 20 тонн. Толщина льда в районе переправ искусственно намывается, так как из-за постоянного трафика, потеплений его прочность снижается. Если переусердствовать с укреплением переправы, то могут пострадать рыбы.

Потепление может ограничить возможности строительства и эксплуатации зимников и вынудить искать новые транспортные формы для поддержания необходимого грузопассажирского сообщения между административно-территориальными единицами. Авиация и речной флот не смогут компенсировать отсутствие автомобильного и железнодорожного транспорта до субстанциального повышения их эффективности. Развитие беспилотного транспорта в конечном итоге может привести к революционным изменениям в логистике.

Летом климатические изменения приводят к наводнениям. Последние наводнения были в 1999 и 2019 году в пгт. Саранпауль, который является воротами округа в Приполярный Урал. От паводков страдает рыболовство и другие виды традиционного хозяйства, которые могут представлять туристический интерес. Изменчивая погода делает непредсказуемыми перспективы использования приполярного Урала в качестве горнолыжного курорта.

Пандемия и пространственное развитие.

Прошедший под знаком пандемии 2020 г., изменил отношение специалистов к урбанизации и пространственному развитию современного общества. До 2009 года в сельской местности проживало больше людей, чем в городских районах. На сегодняшний день, в малых и больших городах проживает около 55 процентов населения мира; причем, к 2050 году степень урбаниза-

ции, по прогнозам, достигнет почти 70 процентов [2]. Эти прогнозы были сделаны до пандемии.

Еще недавно основными противниками урбанизации были лишь экологи и военные стратеги. В 20 году к ним присоединились эпидемиологи. Концентрация населения в мегаполисах способствует быстрому распространению вирусов. «В средние века чума распространялась между странами и континентами годами. Например, до Бергена она дошла в 1349 г. спустя 2 года после появления в Европе. До Сицилии и до Риги она шла 3 года» [3, с.42]. Covid-19 стал пандемией за 3 месяца.

В качестве вынужденных мер правительства большинства стран ограничили мобильность населения и межгосударственные путешествия. Повсеместно начал набирать популярность внутренний туризм и загородный образ жизни.

Обновлённая (постковидная) реальность может стать новым окном возможностей для отдаленных территорий Российской Федерации, богатых этнокультурным наследием и природными ресурсами, к которым в полной мере можно отнести Березовский район ХМАОЮ. При согласовании программы по увеличению туристического потока с представителями коренных народов и экологов, округ может актуализировать туристическую отрасль в рамках стратегии по диверсификации экономики. В последние годы в Березовском районе были построены современные школы, магазины, спортивные и культурные центры, музеи. В самых отдаленных населенных пунктах проведены линии высокоскоростного интернета, что в совокупности повышает уровень жизни населения района до среднероссийского. Строительство капитальной дороги позволит еще больше нивелировать различия в качестве жизни, а также увеличить поток туристов в Березовский район.

Заключение.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Литература:

Развитие туризма позволит увеличить занятость населения и привлечь дополнительную рабочую силу. В конечном счете, развитие туристической отрасли будет иметь мультипликативный эффект и сможет положительно влиять на динамику смежных отраслей экономики. Современные способы дистанционного образования позволяют решить одну из основных причин миграции местного населения в мегаполисы. Демографические тренды получают шанс обрести положительный импульс. Это сохранит административный статус района, должное финансовое обеспечение и улучшит качество жизни его коренных жителей.

Инвестиционная составляющая проекта требует отдельной оценки, но можно предположить, что надежды на быструю окупаемость вложений рассчитывать не стоит. Основная статья расходов проекта – строительство федеральной трассы.

Субсидирование внутреннего туризма из Федерального бюджета позволит ускорить реализацию подобных проектов и обеспечить спрос.

С целью сохранения эко и этносистемы региона, все стратегические социально-экономические проекты необходимо проводить с учетом интересов коренных народов и привлекая их представителей к работе команд.

Логистическое плечо при всех прочих равных больше в Березовском районе, чем в аналогичных районах ХМАОЮ. Но в советский период на этапе освоения Новый Уренгой, Сургут и Нижневартовск были изолированными от ближайших городов на тысячи километров территориями, которые требовали капитальные вложения сопоставимыми с государственным бюджетом страны. Поэтому строительство капитальной федеральной трассы позволит диверсифицировать экономику региона и ускорить его окупаемость, за счет увеличения грузового и пассажирского потока и снижения рисков от использования метеозависимых дорог.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

1. Голубчиков С.Н. Плисецкий Е. Е. Хетагурова В. Ш. Перспективы развития этнографического туризма в Арктике (на примере Берёзовского района Ханты-Мансийского автономного округа) // *Современные проблемы сервиса и туризма*. 2015. №4 Том 9. С. 18-21.
2. Демографические изменения. Данные ООН. URL: <https://www.un.org/ru/un75/shifting-demographics> (дата обращения: 15.11.2023).
3. Никитин М. А. Скорость и ускорение в антропологических исследованиях // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 2. С. 41-45.
4. Никитин М. А. Народы Среднего и Нижнего Приобья в конце XX - начале XXI века: административно-правовой и этнокультурный аспекты: автореферат дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.00, 07.00.07 / Никитин Максим Александрович; [Место защиты: Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. Ист. фак.]. М., 2008. 24 с.
5. Плисецкий Е.Е. Какие проблемы представители местной власти и жители посёлка Берёзово Ханты-Мансийского автономного округа — Югры считают самыми главными Арктика и Север. 2016. № 23. С. 69-72.
6. Росавтотдор НИИ «Дороги автомобильные общего пользования. Зимние автомобильные дороги (автозимники) и ледовые переправы. Технические правила устройства и содержания». URL: // http://nto.rosavtodor.ru/docs/ProjectNTD/67_ФДА%2047_110%20ГОСТ%20Р_1.114.18_ДР2.pdf (дата обращения: 15.11.2023).
7. Хакназаров С.Х. Результаты промышленных разработок недр в аспекте геоэкологических и социологических исследований: на примере Кондинского района Югры. *Вестник урведения*. 2012. № 2 (9). С. 76-89.
8. Fogel R.W. *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*. 1970.

VII.

References:

1. Golubchikov S.N. Plisetsky E. E. Khetagurova V. Sh. *Prospects for the development of ethnographic tourism in the Arctic (on the example of the Berezovsky district of the Khanty-Mansi Autonomous Okrug)* // *Modern problems of service and tourism*. 2015. No. 4 Volume 9. P. 18-21.
2. *Demographic changes. UN data*. URL: <https://www.un.org/ru/un75/shifting-demographics> (access date: 11/15/2023).
3. Nikitin M. A. *Speed and acceleration in anthropological research* // *Siberian Historical Research*. 2020. No. 2. P. 41-45.
4. Nikitin M. A. *Peoples of the Middle and Lower Ob region at the end of the 20th - beginning of the 21st century: administrative, legal and ethnocultural aspects: abstract of thesis. ... Candidate of Historical Sciences: 07.00.00, 07.00.07 / Nikitin Maxim Aleksandrovich; [Place of protection: Moscow. state University named after M.V. Lomonosov. East. fak.]. M., 2008. 24 p.*
5. Plisetsky E.E. *What problems do representatives of local authorities and residents of the village of Berezovo of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug - Ugra consider the most important? The Arctic and the North*. 2016. No. 23. pp. 69-72.
6. Rosavtodor Research Institute “Public Roads. Winter roads (winter roads) and ice crossings. Technical rules for design and contents.” URL: // http://nto.rosavtodor.ru/docs/ProjectNTD/67_FDA%2047_110%20GOST%20R_1.114.18_DR2.pdf (date of access: 11/15/2023).
7. Khaknazarov S.Kh. *Results of industrial development of subsoil in the aspect of geoecological and sociological research: on the example of the Kondinsky district of Ugra. Bulletin of Ugric Studies*. 2012. No. 2 (9). pp. 76-89.
8. Fogel R.W. *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*. 1970. VII.

Информация об авторе:

Никитин Максим Александрович, кандидат исторических наук, научный сотрудник, Институт этнологии и антропологии РАН, у-mail: proisel@gmail.com

Maxim A. Nikitin, Candidate of Historical Sciences, Researcher, Institute of Ethnology and Anthropology of the Russian Academy of Sciences