



УДК 911.3(571.53)

## **Географическое положение Иркутской области: особенности и влияние на экономическое развитие**

Л. А. Безруков

*Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН*

**Аннотация.** Представлена комплексная характеристика географического положения Иркутской области с паритетным рассмотрением его обеих главных составляющих – физико-географического положения (ФГП) и экономико-географического положения (ЭГП). Раскрыты основные черты ФГП региона относительно крупных природных структур и объектов – экватора и нулевого меридиана, океанов и морей, основных форм рельефа (высотное положение), единиц физико-географического районирования и природных зон, бассейнов основных рек и главных водоразделов и др. ЭГП области исследуется по специально разработанной схеме, построенной в зависимости от территориальных масштабов оценки: сверхмакроположение относительно морских путей и ключевых мировых рынков, международное транзитное и соседское макроположение, внутригосударственное макроположение (в пределах России), соседское мезоположение среди сибирско-дальневосточных регионов, микроположение относительно границ со смежными регионами, внутриобластные различия положения.

Установлено неблагоприятное влияние на экономику региона его сверхмакроположения и внутригосударственного макроположения (вследствие удаленности от морских путей, ключевых мировых рынков, главных центров страны), что обуславливает повышенный уровень транспортных затрат. Рассмотрены возможности реализации областью выгод своего международного транзитного макроположения между Западной Европой и Восточной Азией, преимущества и риски реализации международного соседского макроположения в плане расширения и углубления внешнеторгового сотрудничества, прежде всего с Китаем. В ходе анализа мезоположения Иркутской области выявлены благоприятные возможности эффективного кооперирования ее природных ресурсов с ресурсами соседних регионов и выполнения ею функций опорной базы дальнейшего освоения Забайкалья, Якутии и дальневосточных регионов. Указано на относительно слабую проницаемость границ области с соседними регионами, что затрудняет осуществление межрегиональных экономических связей. Раскрыты внутренние различия ЭГП области, определяемые базовыми территориальными хозяйственно-расселенческими структурами.

**Ключевые слова:** географическое положение, Иркутская область, экономическое развитие, хозяйственно-расселенческие структуры.

### **Введение**

Географическим положением в общем случае называется положение какого-либо объекта или ареала по отношению к каким-либо другим географическим данностям, взятым вне этого объекта или ареала. Все стороны

географического положения с определенной долей условности можно свести к двум главным составляющим – физико-географическому положению (ФГП) и экономико-географическому положению (ЭГП). Под ФГП понимается отношение какого-либо объекта или ареала к вне его лежащим природным объектам или ареалам – материкам, океанам, морям, рекам, горам, равнинам, природным зонам и т. п., а также к экватору и нулевому меридиану (т. е. географические координаты). ЭГП определен классиком советской экономической географии Н. Н. Баранским как «...отношение какого-либо места, района или города к вне его лежащим данностям, имеющим то или иное экономическое значение, – все равно, будут ли эти данности природного порядка или созданные в процессе истории» [1, с. 129]. ЭГП выступает важным фактором, влияющим на развитие стран, районов и городов, определяя в значительной мере их место в общей системе мирохозяйственных, меж- и внутрирайонных экономических отношений, территориальную организацию общества, конкурентоспособность продукции, уровень жизни населения и т. д. Если ЭГП при всей своей исторической динамичности оказывает обычно непосредственное воздействие на региональное развитие, то влияние на него ФГП проявляется в значительной мере косвенно (опосредованно). При этом между понятиями ФГП и ЭГП нет «китайской стены», так как в основе ЭГП во многих случаях лежат определенные элементы физико-географической обстановки.

Большой научно-познавательный интерес, в том числе в прикладном отношении, представляет анализ ФГП и ЭГП субъектов РФ. Между тем изученность этих составляющих принципиально неодинакова. Если статичное ФГП большинства российских регионов уже получило свое достаточно полное описание, особенно в учебной и картографической литературе, то ЭГП этих регионов обычно рассматривается менее детально и недостаточно системно. Примером может служить освещение географического положения Иркутской области в картографической, учебной и научно-популярной литературе, где внимание фокусируется, как правило, на характеристике тех или иных сторон ее ФГП, тогда как многие вопросы ЭГП даны в чересчур сжатой и далеко не полной форме или же вообще не затронуты. Вместе с тем во многих научных публикациях содержатся отдельные ценные замечания и предложения, относящиеся к оценке ЭГП области, которые остаются в разрозненном виде, не складываясь в единую цельную картину.

Цель настоящего исследования состоит в комплексной характеристике географического положения Иркутской области, что обеспечивается паритетным рассмотрением обеих главных составляющих – ФГП и ЭГП. Основными задачами являются следующие: 1) систематизация сведений о физико- и экономико-географическом положении области; 2) разработка схемы изучения ЭГП крупных регионов, построенной в зависимости от территориальных масштабов оценки (от сверхмакроположения до микроположения); 3) выявление силы и характера воздействия ЭГП на формирование хозяйственно-расселенческих структур и направления экономического развития региона.

### Общая характеристика географического положения

Иркутская область в современных границах образована 26 сентября 1937 г. Она расположена в центральной и северо-восточной части Евразии, на юге Восточной Сибири, к западу, северу и северо-востоку от оз. Байкал (включая часть его акватории с о. Ольхон), в бассейнах верхних течений рек Ангары, Лены и Нижней Тунгуски (рис.). Эту территорию часто именуют также Приангарьем или Прибайкальем (Предбайкальем). Центр области – г. Иркутск. На территории региона образовано 42 муниципальных образования верхнего уровня, в том числе 10 городских округов и 32 муниципальных района, из которых 6 составляют административно-территориальную единицу с особым статусом – Усть-Ордынский Бурятский округ (включен в состав области в результате упразднения одноименного автономного округа). Область входит в седьмой часовой пояс, разница во времени с Москвой составляет +5 часов, с Владивостоком – –2 часа.



Рис. Географическое положение Иркутской области

1 – Иркутская область. Регионы – соседи Иркутской области: 2 – первого порядка; 3 – второго порядка; 4 – прочие регионы России. Политико-административные границы: 5 – стран; 6 – регионов – соседей Иркутской области. Границы ключевых мировых рынков: 7 – западноевропейского; 8 – восточноазиатского. Железные дороги, наиболее значимые для Иркутской области: 9 – Транссиб; 10 – выходы Транссиба в западном направлении; 11 – прочие

Согласно прежней (советской) сетке экономического районирования [9], Иркутская область являлась составной частью крупного Восточно-Сибирского экономического района (Восточной Сибири), занимая центральное место в его южной половине. В настоящее время в административном отношении область, наряду с 11 другими регионами Западной и Восточной Сибири, входит в состав Сибирского федерального округа (СФО).

Крайние точки Иркутской области имеют следующие координаты: северная –  $64^{\circ}9'$  с. ш., южная –  $51^{\circ}8'$  с. ш., западная –  $95^{\circ}37'$  в. д., восточная –  $119^{\circ}10'$  в. д. Северная оконечность области в Катангском районе находится севернее Якутска и Магадана, почти достигая широты Анадыря – центра Чукотского автономного округа. Южная оконечность расположена в Слюдянском районе на вершинах хребта Хамар-Дабан, что несколько южнее таких городов европейской части России, как Саратов и Воронеж, а также таких столиц зарубежных стран, как Астана (Казахстан), Варшава (Польша) и Берлин (Германия). При некомпактной конфигурации территории показатели ее протяженности с севера на юг и с запада на восток близки между собой – соответственно 1450 и 1500 км, что примерно сопоставимо с расстояниями между Римом и Лондоном или Мадридом и Брюсселем. Большая протяженность территории обуславливает значительную дифференциацию природных и экономических условий в пределах области.

Площадь Иркутской области составляет 774,8 тыс. км<sup>2</sup> (4,5 % территории России). По величине площади область занимает пятое место среди субъектов РФ, уступая только Республике Саха (Якутия), Красноярскому краю, Тюменской области с округами и совсем немного Хабаровскому краю. Среди субъектов РФ, входящих в состав Сибирского ФО, регион уступает лишь одному Красноярскому краю. Иркутская область превосходит по площади крупнейший субъект европейской части РФ – Архангельскую область (с Ненецким округом) – в 1,3 раза, самое крупное государство Восточной Европы – Украину – в 1,3 раза, Западной Европы – Францию – в 1,4 раза. В Азии по занимаемой территории область сопоставима с такими значительными странами, как Пакистан (796,1 тыс. км<sup>2</sup>) и Турция (779,4 тыс. км<sup>2</sup>). С одной стороны, обширность территории определяет богатство видов и масштабы природно-ресурсного потенциала, разнообразие среды обитания, возможности для создания более полного набора отраслей хозяйства и придания ему комплексного характера, а с другой – создает существенные трудности в налаживании транспортно-экономических меж- и внутрирайонных связей.

При численности населения на начало 2016 г. в 2412,8 тыс. чел. (1,6 % всего населения страны) средняя плотность населения Иркутской области – 3,1 чел./км<sup>2</sup> – несколько ниже соответствующего показателя для Сибирского ФО в целом (3,7 чел./км<sup>2</sup>), но в 19 раз уступает плотности населения Центрального ФО России (59,1 чел./км<sup>2</sup>). Близкие к области показатели имеют такие крупнейшие страны мира, как Канада (3,5 чел./км<sup>2</sup>) и Австралия (3,0 чел./км<sup>2</sup>). Ниже, чем в области, плотность населения в Монголии (2,1 чел./км<sup>2</sup>), внутренней провинции Канады Манитобе (2,0), южных (Пата-

гония) провинциях Аргентины (2,1), глубинном штате Бразилии Амазонас (2,2), Тибетском автономном районе Китая (2,5 чел./км<sup>2</sup>).

Иркутская область не выходит к государственной границе России, т. е. является не приграничным, а внутренним (глубинным) регионом. Она граничит с четырьмя восточносибирскими субъектами РФ, входящими в Сибирский ФО: на западе – с Красноярским краем, на востоке – с Забайкальским краем, на юго-востоке и юге – с Республикой Бурятия, на юго-западе – с Республикой Тыва. На северо-востоке граница области проходит с Республикой Саха (Якутия), которая относится к Дальневосточному ФО. Общая протяженность границ превышает 7240 км, в том числе сухопутных – 6720 км, водных (по оз. Байкал) – 520 км.

По четко выраженным естественным орографическим (хребты Байкальский и Хамар-Дабан, горы Восточного Саяна) и гидрографическим (акватория оз. Байкал) рубежам идет граница области с Республикой Бурятия. Горы Восточного Саяна служат также природной орографической границей области с Республикой Тыва, причем эта граница почти непроницаема в транспортном отношении. Менее четко выражен естественный характер границы с другими соседними регионами, где они сложились в основном исторически, либо совпадая с рубежами районов транспортно-экономического тяготения к крупным судоходным рекам, либо пересекая их на крайне тяжелых для судоходства участках. Граница между Иркутской областью и Красноярским краем пересекает Ангару на участке, трудном для судоходства из-за порогов и шивер, в связи с чем транспортная доступность верхнего и среднего течения Ангары со стороны оз. Байкал, а низовьев Ангары со стороны Енисея обусловили вхождение Верхнего и Среднего Приангарья в состав области, Нижнего Приангарья – края. Сходными причинами определена граница между областью и краем в бассейне Нижней Тунгуски: средний участок реки порожист и недоступен для судов, поэтому ее нижнее течение тяготеет к краю (судоходство со стороны Енисея), а верхнее, имеющее тесные связи с судоходной Леной, – к области. Аналогично прошла ее граница в бассейне Витима с забайкальскими регионами – Республикой Бурятия и Забайкальским краем.

### **Физико-географическое положение**

В математико-географической системе координат положение области определяется как северное в северо-восточной четверти земной поверхности. Природным следствием этого является долгая зима и дефицит тепла. Физико-географическое положение в глубине (центральной и северо-восточной части) самого обширного на планете континента – Евразии – на удалении от незамерзающих морей Атлантического и Тихого океанов еще более увеличивает дефицит тепла и служит причиной формирования резко континентального холодного климата с большими перепадами температур. Территория области расположена сравнительно недалеко от оси наибольшей континентальности, проходящей примерно по линии Оймякон – Якутск – Чита, и находится поэтому в зимнее время под сильным воздействием Сибирского антициклона. В то же время территория южной части региона

вдоль Транссиба обладает сравнительно комфортными природно-климатическими условиями, вполне пригодна для нормальной жизнедеятельности и входит в Главную полосу расселения страны.

Занимая глубинное внутриконтинентальное положение, область неодинаково удалена от морей и океанов, неравнозначно влияющих на ее климат. Расстояния по воздушной линии от Иркутска до Балтийского и Черного морей Атлантического океана составляют 4,5 тыс. км, до Индийского океана (Бенгальский залив) – 3,5 тыс. км, до ближайшего из морей Северного Ледовитого океана (море Лаптевых) – 2,5 тыс. км, до Японского и Желтого морей Тихого океана – 2–2,5 тыс. км. Несмотря на большую удаленность от Атлантического океана и его морей, ввиду преобладающего западного переноса воздушных масс Атлантика оказывает хотя и ослабленное, но все же заметное влияние на климат области (восточнее Байкала западный перенос уже почти не ощущается). Существенную роль в формировании климата играют воздушные массы сурового Северного Ледовитого океана, свободного ото льдов всего 1–3 месяца в году. Гораздо меньшее значение имеет воздух морей Тихого океана, поступающий лишь в отдельные годы на территорию области в виде летних муссонов. Вследствие наличия изолирующих высокогорных преград (Гималаи, Памир, Гиндукуш и др.) влияние Индийского океана почти не выражено. Резкая континентальность климата, обусловленная глубинным положением области, выражается в итоге в общем повышении суровости природных условий, наличии многолетней мерзлоты, сокращении вегетационного периода, ухудшении условий и показателей работы сельского хозяйства и других отраслей.

Важной координатой географического положения является абсолютная высота местности, которая изменяется в пределах области от 158 до 3072 м, что говорит о значительной приподнятости территории над уровнем моря. Более 2/3 площади находится на высоте более 500 м над у. м., 1/3 – на высоте 200–500 м, а на долю низменностей остается только 1 % территории [5]. При этом общая амплитуда высот значительна, так как самая низкая точка – на дне оз. Байкал в месте его максимальной глубины (1637 м) – лежит на 1180 м ниже у. м. Территория области в целом наклонена на север и северо-запад. Поэтому минимальные отметки (менее 200 м) встречаются лишь у границ области в долинах крупных рек – Бирюсы, Чуны, Ангары, Лены и Витима.

Область имеет сложное орографическое строение. Основная часть ее территории расположена на юго-востоке Среднесибирского плоскогорья, которое с юго-запада, юга и востока окаймляют горы Восточного Саяна и Хамар-Дабана, Приморский и Байкальский хребты, Северо-Байкальское и Патомское нагорья. Горная восточная и южная часть области входит в Байкальскую рифтовую зону с высокой сейсмической активностью, сопровождаемой землетрясениями различной силы в эпицентре вплоть до катастрофических в 10–11 баллов. С высоким уровнем сейсмической активности связаны как значительный ущерб хозяйству и населению от разрушительных землетрясений, так и существенное удорожание строительных работ из-за необходимости применения специальных антисейсмических технологий и конструкций.

При оценке положения относительно единиц природного (физико-географического) районирования используется устоявшаяся схема крупных природных стран. На территории области расположены юго-восточная часть Среднесибирского плоскогорья, северо-восточная часть Восточно-Саянской горной страны, западная часть Прибайкальской страны горных хребтов и котловин. Положение Иркутской области на стыке двух резко отличающихся друг от друга природных стран, одна из которых занимает подавляющую часть территории и более удобна для расселения и хозяйственной деятельности (Среднесибирское плоскогорье), имеет важное географическое значение, поскольку восточнее «байкальского меридиана», т. е. в «стране гор», природно-климатические и инженерно-строительные условия заметно ухудшаются [8].

Особенностью положения Иркутской области относительно широтных природных зон является то обстоятельство, что подавляющая часть ее территории находится в зоне тайги (лесной зоне), имеющей только на юге островные участки степей и лесостепей. Регион занимает одно из первых мест в стране по лесистости (более 80 %) и запасам древесины, что в совокупности с влиянием других факторов (обилие топливно-энергетических и водных ресурсов, наличие судоходных рек и железных дорог) обусловило высокий уровень развития лесной промышленности. Самый характерный и распространенный тип ландшафта России – тайга – простирается широкой полосой от ее западных до восточных границ. Исходя из более дробного районирования на основе долготной секторности, обусловленной уменьшением океанического влияния, область относится к среднесибирской зоне резко континентальной тайги. Меньшая часть территории занята горно-таежными и горно-тундровыми ландшафтами, формирование которых связано с высотной поясностью.

Своеобразно положение Иркутской области относительно бассейнов основных рек и главных водоразделов. Ее территория расположена полностью в бассейнах двух великих рек России – Енисея и Лены и занимает в целом водораздельное положение. В регионе находятся притоки оз. Байкал, истоки Ангары, Нижней Тунгуски, Подкаменной Тунгуски (бассейн Енисея) и Лены. Крупные транзитные реки выносят свои воды из области в смежные регионы – в Красноярский край (Ангара, Нижняя Тунгуска, Бирюса, Чуна и др.) и в Республику Саха (Лена, Витим, Чара, Чона и др.).

Важное значение имеет наличие Байкала – крупнейшего пресноводного озера планеты, объем высококачественных вод которого превышает половину среднегодового речного стока земного шара. Обладая водными ресурсами оз. Байкал, Иркутская область (вместе с Республикой Бурятия) занимает особое место даже среди других хорошо водообеспеченных сибирских регионов, причем по большой доле ценного в хозяйственном отношении устойчивого речного стока – «золотого фонда» водных ресурсов – область также выгодно отличается от своих соседей, что обусловлено высокой степенью зарегулированности Ангары Байкалом и каскадом крупных водохранилищ. Не случайна поэтому специализация промышленных центров Приангарья на развитии водоемких отраслей – тепло- и гидроэнергетики, целлюлозно-бумажной, нефтехимической и химической промышленности.

Благодаря водораздельному положению и наличию оз. Байкал как аккумулятора загрязняющих веществ и одновременно «фабрики» чистой воды область почти не получает водным путем антропогенных загрязнений из-за своих границ. Вместе с тем в силу такого положения характер и степень использования здесь водных ресурсов коренным образом влияет на возможности их эксплуатации и водообеспеченность в смежных регионах – в Красноярском крае, республиках Саха и Бурятия. Необходимо поэтому постоянно учитывать интересы и требования соседей к минимизации трансграничного переноса загрязняющих веществ по транзитным рекам и оптимизации режима их стока.

В прилегающих к Байкалу районах, включая само озеро, в целях сохранения его уникальной экосистемы российским законодательством официально выделена Байкальская природная территория, состоящая из трех экологических зон – центральной, буферной и атмосферного влияния. Значительная часть этой территории, в том числе центральной зоны с наиболее жесткими ограничениями хозяйственной деятельности, находится в пределах Иркутской области. Озеро Байкал с ближайшим окружением имеет также статус Участка мирового природного наследия.

### **Экономико-географическое положение**

Рассмотрим основные особенности экономико-географического положения (ЭГП) Иркутской области, продвигаясь от глобального (сверхмакроположение) и международного (макроположение) территориального масштаба к внутригосударственному (макро-, мезо- и микроположение). При этом исследование ЭГП сопряжено с анализом его воздействия на формирование хозяйственно-расселенческих структур и отдельные направления развития региона.

Важнейшая характерная черта ЭГП Иркутской области на *глобальном уровне (сверхмакроположение)* – исключительно большая удаленность ее территории от незамерзающих морей и океанов и, соответственно, от самых экономичных на земном шаре морских и океанических путей. С учетом расстояний по железнодорожным магистралям удаленность территории Приангарья от основных отечественных морских портов – Санкт-Петербурга, Новороссийска, Мурманска, Находки, Владивостока и др. – составляет 4–6 тыс. км. Иркутская область (наряду с другими наиболее глубинными сибирскими регионами) отличается такими сверхдальними перевозками по суше, которых нет ни в каких иных регионах России и странах мира [2]. Фактор глубинного внутриконтинентального сверхмакроположения и гигантских сухопутных расстояний, обуславливающий повышенный уровень транспортных затрат, всегда имел и имеет до сих пор неблагоприятное влияние на экономику области, затрудняя ее участие в международном и межрайонном разделении труда.

Положение к морским и океаническим путям во многом определяет ЭГП глобального порядка относительно ключевых мировых рынков, к которым как раз и ведут эти пути. Сверхмакроположение Приангарья относительно этих рынков в целом неблагоприятно, что обусловлено большими



«экономическими» расстояниями (т. е. размерами затрат, необходимых для преодоления конкретных физических расстояний по действующим транспортным путям) между регионом и центрами рассматриваемых мировых рынков – западноевропейским, восточноазиатским и североамериканским. Согласно нашим расчетам [3], граница зон экономического влияния западноевропейского и восточноазиатского рынков проходит в Сибири примерно по западной части Иркутской области. Получается, что область (как и Красноярский край) находится на максимальном удалении от ключевых мировых рынков. Линия раздела зон влияния указанных рынков строго выдерживается в действительности: в сибирских регионах к востоку от Иркутской области включительно преобладает экспорт восточного направления (его доля по регионам превышает 60–80 %), к западу от нее – экспорт западного направления (60–97 %).

В условиях экспортной ориентации области ее мощный экономический потенциал реализуется главным образом именно через поставки за рубеж многотоннажных видов сырья и полуфабрикатов по протяженным и затратным сухопутным путям, что определяет высокую степень зависимости индустрии от конъюнктуры мировых рынков и тарифной политики на транспорте. Удаленность от ключевых мировых рынков сказывается также на увеличении потребительских расходов населения, что отчетливо выявляется при анализе межрегиональных различий розничных цен на импортные товары повседневного спроса [2]. В то же время невыгодное ЭГП относительно ключевых мировых рынков в определенной мере защищает внутренний региональный рынок от экспансии отдельных видов импортной продукции, причем значимость относительной «закрытости» области от внешних воздействий повысилась в связи с вступлением в ВТО России и введением против нее экономических санкций западными странами.

Анализируя ЭГП Иркутской области на *международном уровне*, следует особо выделить два наиболее значимых вида – *транзитное и соседское макрорасположение*. Выдающимся можно считать международное транзитное макрорасположение области (как части Сибири и России в целом) с точки зрения возможности создания сквозного трансконтинентального евразийского транспортного коридора, по кратчайшему пути соединяющего Западную Европу и Восточную Азию. Наиболее перспективно его создание на базе Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба) [3]. В западном направлении этот коридор выходит к отечественным морским портам, прежде всего балтийским (Санкт-Петербург и др.), а также в страны Западной Европы, вплоть до крупнейших нидерландских портов (Роттердам/Амстердам). В восточном направлении коридор заканчивается в настоящее время отечественными портами Японского моря, которые стыкуются с Транссибом (Владивосток, Находка, Восточный и др.) и БАМом (Ванино, Советская Гавань).

В будущем транзитный потенциал коридора может быть значительно усилен за счет, во-первых, соединения Транссиба через КНДР с Республикой Корея (Сеул/Пусан) посредством восстановления Транскорейской железной дороги; во-вторых, соединения БАМа с Японией (Токио/Иокогама)

посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо с сооружением туннелей (или мостов) через проливы. Преимущества Транссиба очевидны: до самой западной границы России и ее балтийско-черноморских портов он проходит по территории одной страны, т. е. без пересечения государственных границ, соответствующего замедления и удорожания перевозок, возникновения политических рисков и т. д. Создание на базе Транссиба трансконтинентального высокоскоростного коридора с помощью применения принципиально новых технических решений (например, в эстакадном варианте) позволит не только экономически «приблизить» Иркутскую область и всю Сибирь к ведущим центрам страны и мира, но и в полной мере реализовать потенциальные выгоды их транзитного ЭГП между Западной Европой и Восточной Азией [3]. В настоящее же время эти преимущества международного транзитного положения реализуются очень слабо. Нисколько не потеряли своего значения слова выдающегося советского экономико-географа Н. Н. Колосовского о том, что для использования выгод ЭГП Сибири «...необходимо решить проблему транспорта грузов по сухопутным дорогам на расстояния, каких нигде в мире не существует» [4, с. 30].

Особенность международного соседского макрорасположения Приангарья состоит в том, что, хотя оно не выходит к государственной границе и не имеет непосредственных соседей, тем не менее границы Монголии и Китая находятся относительно недалеко, и с обеими странами Иркутская область имеет тесные хозяйственные связи. Несмотря на ее периферийное положение относительно ключевых мировых рынков, все же восточноазиатский рынок находится несколько ближе. К тому же восточный вектор международных хозяйственных связей имеет для области определенные потенциальные преимущества перед западным. Предназначенные для Западной Европы грузы после пересечения сухопутной границы России должны дополнительно преодолеть еще два барьера – пояс стран СНГ и Балтии и пояс бывших социалистических стран. В восточном же направлении подобных сложностей нет: на пути к дальневосточным морским портам или к сухопутной границе с Китаем и Монголией грузы проходят лишь через российскую территорию.

Большой экономический потенциал Китая создает для Иркутской области, в принципе, благоприятные предпосылки расширения и углубления внешнеторгового сотрудничества. Вместе с тем здесь существуют и серьезные риски, связанные с тенденцией к ее превращению лишь в поставщика сырья и рынок сбыта потребительских товаров для «соседа с юга». Если в области преобладают производства по добыче и первичной переработке сырья с низкой добавленной стоимостью, то в Китае на базе этого сырья создаются верхние «этажи» индустрии, где образуется основная часть добавленной стоимости. Перспективное решение данной проблемы заключается в максимально возможной переработке сырья и полуфабрикатов в более транспортабельную готовую продукцию путем организации конечных переделов в составе действующих и новых базовых комплексов нефтегазового, металлургического, лесного и химического профиля, что создаст паритетные условия внешнеторгового сотрудничества с Китаем и другими странами

АТР [3]. Между тем в настоящее время определенные выгоды международного соседского ЭГП области относительно китайского рынка – второго в мире после американского – пока еще не уравнивают чрезвычайно большую удаленность региона от центральных районов страны.

С учетом массового характера туризма и рекреаций особое значение для населения в последние десятилетия приобрел такой вид ЭГП, как рекреационно-географическое положение, т. е. положение относительно популярных приморских курортных районов. Относительно таких зарубежных районов ЭГП области (особенно в сравнении с европейской частью России) крайне неблагоприятно. Если от одного из самых популярных зарубежных курортных районов (турецкая Анталья на Средиземном море) москвичи проживают в 2,3 тыс. км, то для иркутян это расстояние увеличивается до 6,5 тыс. км, или в 2,8 раза. Почти столь же далеко до «теплых» морей Восточной и Юго-Восточной Азии: от Иркутска китайский остров Хайнань отделяют 4,8 тыс. км, тайландский остров Пхукет – 5,5 тыс. км. Громадные расстояния и высокие авиационные тарифы заметно затрудняют доступность приморских курортных районов для сибиряков и снижают качество их жизни.

*Внутригосударственное ЭГП* Иркутской области целесообразно рассматривать в трех территориальных масштабах. В макроположении Приангарья в пределах России самое важное – это положение относительно ее главных экономических центров, развитых районов и приморских курортных территорий. Это макроположение региона (с учетом огромных размеров страны) сопоставимо по территориальному масштабу с его международным макроположением. К мезоположению области следует отнести ее положение среди соседних сибирско-дальневосточных регионов, а к микроположению – непосредственное положение ее границ.

Необходимость иерархического членения ЭГП на указанные уровни позволяет более дифференцированно подойти к его оценке и выяснить причины неоднозначности имеющихся в этом отношении суждений. Например, одни исследователи считают, что Иркутская область располагает «...исключительно удачным экономико-географическим положением...» [8, с. 38]. Другие авторы фокусируют внимание на недостатках ЭГП региона, прежде всего на большой удаленности Приангарья и Восточной Сибири в целом от основных экономически развитых районов страны, обоснованно отмечая, что из-за этого их положение нельзя признать благоприятным [9].

При всей диаметральнойности оценок оба мнения, очевидно, верны, поскольку отражают ЭГП области на определенных территориальных уровнях. Мнение первой группы ученых относится, скорее, к оценке мезоположения Приангарья, которое можно считать действительно сравнительно благоприятным: это центральное положение в южной половине Восточной Сибири с менее суровыми природно-климатическими условиями и наличием важнейших транспортных магистралей, соединяющих восток и запад страны. Мнение же второй группы исследователей исходит из оценки недостатков положения региона на макроуровне, т. е. в рамках страны в целом.

Таким образом, наиболее существенная особенность *макроположения Иркутской области в пределах России* – ее удаленность от главных эконо-

мических центров и в первую очередь от столицы – Москвы, развитых и плотно заселенных районов, приморских курортных территорий европейской части страны. Расстояние по железной дороге от Москвы до Тайшета составляет 4,5 тыс. км, до Братска – 4,8 тыс. км, до Усть-Кута и Иркутска – 5,2 тыс. км. Даже скорые пассажирские поезда проходят путь от Иркутска до Москвы за 3,5 суток. Если от самого популярного отечественного курортного района (Сочи на Черноморском побережье) москвичи проживают всего в 1,5 тыс. км, то для иркутян эти расстояния увеличиваются, соответственно, до 5,5 тыс. км, т. е. в 3,7 раза. Такие громадные расстояния, преодоление которых связано с большой потерей времени и повышенными транспортными издержками, значительно усложняют хозяйственные связи области с европейским центром, делая их в отдельных случаях практически невозможными.

Для «экономического преодоления пространства» уже более полувека назад предлагалось создание на базе местных уникальных энергетических и сырьевых ресурсов производства продукции (преимущественно в виде готовых изделий и полуфабрикатов), способной рентабельно выдержать перевозки на огромные расстояния с получением большого эффекта в районах потребления [9]. Однако в действительности промышленность области, специализируясь на энергоемких и водоемких производствах, вывозила и вывозит главным образом массовые виды сырья или продуктов его первичной переработки, а не транспортабельную конечную продукцию [2; 6; 7]. Тем не менее в советский период удорожающее влияние удаленности отчасти «сглаживалось» благодаря целенаправленной государственной политике по снижению транспортных тарифов и регулированию ценообразования в базовых отраслях хозяйства. На постсоветском этапе негативное воздействие макрорасположения Приангарья на эффективность ее экономики заметно усилилось вследствие опережающего роста транспортных тарифов по сравнению с ценами на перевозимую продукцию и разрушения внутренних хозяйственных связей с заменой их на более дальние международные. В связи с неполным учетом неблагоприятных сторон ЭГП региона при формировании структуры его экономики удельный вес транспортных издержек в стоимости ряда видов сырья и полуфабрикатов, экспортируемых лесным, угольным и химическим комплексами, достигает иногда до 60–70 % и выше, что существенно снижает рентабельность работы, прибыльность и ценовую конкурентоспособность продукции [2].

Использование выгод международного транзитного и соседского макрорасположения, наиболее прогрессивных способов транспортировки в виде маршрутизации и контейнеризации грузов на железнодорожном транспорте, строительства трубопроводов и высоковольтных ЛЭП не в состоянии пока полностью устранить негативное действие фактора удаленности Приангарья от европейского центра. Так, возможности использования выгод положения Иркутской области относительно стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в целом невелики: вследствие неблагоприятного ЭГП относительно морских путей эффективность сырьевого экспорта заметно ниже, чем у конкурентов из приморских стран, а рост поставок сырья на внешние рынки

серьезно ограничен транспортно-логистическими возможностями отечественных железных дорог и морских портов [3]. Удаленность от главных экономических центров европейской части страны по-прежнему остается сильным негативным фактором, активно влияющим на размещение и специализацию хозяйства, расселение и доходы населения и пр.

Удаленность от европейского центра сочетается с точно такой же удаленностью от восточного тихоокеанского побережья России, что опять-таки говорит о глубинном и даже срединном положении Приангарья в системе основных широтных транзитных путей и связей страны. Именно на территории области находится середина пути от Москвы до Владивостока по Транссибу. Ранее, когда маршрут пролегал через Челябинск, эта отметка приходилась на станцию с символическим названием Половина, расположенную между городами Черемхово и Усолье-Сибирским. В связи с изменением главного маршрута Транссиба (через Екатеринбург) точка его середины сместилась в пределах области на запад и находится сейчас на станции Ук в 30 км к западу от Нижнеудинска (расстояние от Москвы до Владивостока равно 9297 км, от Москвы до станции Ук – 4649 км, что в 2 раза меньше).

Недостаточно благоприятное в целом макроположение Иркутской области в пределах России отчасти компенсируется отдельными преимуществами его транспортно-географической составляющей. В транспортно-инфраструктурном пространстве страны область имеет выгодное положение на главной широтной транзитной транспортной магистрали (точнее полимагистрали) общегосударственного и международного значения в виде Транссиба и других параллельных коммуникаций (федеральная автомобильная дорога от Москвы до Владивостока, линия оптико-волоконной связи и др.). Указанная полимагистраль соединяет западные районы страны (Центральный, Поволжье, Урал) с восточными (Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток), Западную и Восточную Европу с Восточной Азией, Россию с Китаем и Монголией.

Понимая ЭГП достаточно широко, мы можем рассматривать в рамках этой категории еще и элементы политико-географического положения. К числу особенностей политико-географического макроположения Иркутской области относятся следующие. Во-первых, несмотря на свою удаленность, область представляет собой неотъемлемую часть России, вошедшую в ее состав свыше 350 лет назад, т. е. намного раньше, чем низовья Дона и Кубань, и тем более Северный Кавказ, Приамурье и Приморье. Во-вторых, при наличии довольно многочисленного аборигенного населения (буряты) преобладают русские, причем их доля в общем населении – 91,4 % – не намного уступает таковой – 93–97 % – в центральных областях страны (т. е. в русском историческом ядре) [10], в связи с чем каких-либо серьезных этнополитических проблем здесь не возникает. В-третьих, неравноправность сложившихся на постсоветском этапе бюджетно-финансовых отношений между федеральным центром и крупным бизнесом – с одной стороны, индустриальными сибирскими регионами – с другой сильнее всего тормозит развитие области, в результате чего она продолжает оставаться ресурсно-сырьевым полуколониальным регионом, не имеющим достаточных

возможностей и стимулов для саморазвития [2; 7]. Несправедливость ситуации, когда в Приангарье остались лишь центры производства, а образованные на их основе центры дохода и прибыли вынесены в столицу и за рубеж, со всей очевидностью говорит о том, что положение области в политико-географическом пространстве страны следует признать периферийным.

Отличительная черта *внутригосударственного мезоположения* области – центральное положение среди регионов Восточной Сибири, представляющих собой ее непосредственных соседей, или соседей первого порядка. Иркутская область граничит с Красноярским и Забайкальским краями, республиками Бурятия и Тыва, а также с Республикой Саха (Якутия), которая ранее также входила в состав данного экономического района. Несмотря на официальную принадлежность Якутии к Дальневосточному ФО, в соответствии с принятым общегеографическим подходом она является типичной частью Восточной Сибири. Из восточносибирских регионов не имеет общей границы с областью только Республика Хакасия.

Дадим оценку потенциала соседского положения Иркутской области в сравнении с соответствующими потенциалами других субъектов РФ – Новосибирской области и Москвы с Московской областью. Количественно этот потенциал выразим показателем численности и плотности населения соседей первого порядка, что отвечает таким видам ЭГП, как демогеографическое и отчасти сбыто-географическое положение. Суммарная численность населения непосредственных соседей рассматриваемых регионов различается несущественно – от 6 до 9 млн чел., однако из-за больших площадей сибирских субъектов РФ (особенно восточносибирских) плотность населения принципиально различна. Чем больше плотность населения (и, соответственно, потенциал соседского положения), тем в общем случае легче осуществлять разнообразные хозяйственные и межпоселенческие связи и контакты, более емким будет рынок потребительских товаров и т. д. Исходя из показателей плотности населения соседей первого порядка, значение потенциала соседского положения для Иркутской области (0,96 чел./км<sup>2</sup>) в 12 раз уступает аналогичному значению для Новосибирской области (11,4 чел./км<sup>2</sup>) и в 31 раз – значению для столичного региона (29,7 чел./км<sup>2</sup>).

Другая особенность соседского мезоположения Приангарья состоит в том, что пояс его соседей второго порядка, т. е. соседей соседних регионов, чрезвычайно широк. Этот пояс включает девять регионов Сибири и Дальнего Востока от Урала до Тихого океана: с запада – республики Хакасию и Алтай, Кемеровскую, Томскую и Тюменскую (с округами) области, с востока – Чукотский автономный округ, Хабаровский край, Магаданскую и Амурскую области. При этом расстояние по железной дороге от Иркутска до Кемерово и Томска составляет 1,7–1,8 тыс. км, до Благовещенска, Хабаровска и Тюмени – 2,5–3,5 тыс. км, что существенно затрудняет межрегиональные хозяйственные связи. С Чукоткой и Магаданской областью устойчивые наземные связи вообще отсутствуют, а затратность авиационного транспорта не способствует развитию масштабных грузовых перевозок. Следовательно, благоприятность топологической стороны соседства как непосред-

ственной смежности регионов перекрывается неблагоприятностью его дистанционной стороны как меры близости (отдаленности) данных регионов.

Еще одна важная особенность соседского положения Иркутской области заключается в том, что с запада она граничит с Красноярским краем, сопоставимым с ней по экономическому потенциалу, а с севера, востока и юга – с регионами, значительно уступающими ей по индустриальной мощи, демографическому потенциалу и степени освоенности. Существенное ухудшение условий хозяйственного развития к востоку от Байкала связано с большей степенью удаленности от европейского центра и суровости природно-климатических условий, а также с наличием менее эффективных гидроэнергетических и топливных ресурсов [6; 8]. Именно на Приангарье в советский период остановилось массивное промышленное развитие восточных районов страны, в связи с чем северо-восточнее, восточнее и южнее почти полностью отсутствуют масштабные производства основных отраслей индустрии [7]. Иркутская область имеет поэтому ключевое значение для Забайкалья, Якутии и дальневосточных регионов как опорная база их дальнейшего освоения и развития. Даже промышленное освоение Нижнего Приангарья Красноярского края начиналось в 1970-е гг. с опорой на базы области: так, строительство Богучанской ГЭС поддерживалось главным образом стройиндустрией и строительными организациями Братска и Усть-Илимска.

Далеко неоднозначна оценка такого подвида мезоположения Иркутской области, как ресурсно-географическое положение. Обладая богатым и разносторонним собственным природно-ресурсным потенциалом, область окружена соседями, располагающими не менее крупными сырьевыми базами. С одной стороны, богатые природными ресурсами соседи служат для Приангарья своеобразными «барьерами-фильтрами», ограничивая ему в условиях рыночной конкуренции вывоз на внутренний и внешний рынки аналогичных ресурсов, особенно угля («барьер» Канско-Ачинского и Кузнецкого угольных бассейнов) и леса в западном направлении, леса – в восточном. С другой стороны, создаются возможности эффективного кооперирования природных ресурсов соседних регионов при размещении в Приангарье новых промышленных производств. Например, поскольку черную металлургию в Сибири целесообразно было развивать в районах, находящихся между коксующимся кузнецким углем и месторождениями железных руд, то одним из наиболее оптимальных вариантов размещения крупного металлургического центра несколько десятилетий считался Тайшет (на пути из Кузбасса к Ангаро-Илимскому железорудному бассейну) [6; 8]. Современная бездоменная технология получения губчатого железа с помощью природного газа позволяет говорить уже о возможности создания в Приангарье крупнейшей (восточной) металлургической базы страны на основе титаномагнетитовых руд Чинейского месторождения Забайкальского края (вблизи БАМа), собственных электроэнергии ангарских ГЭС и газа Ковыктинского месторождения [7]. Поэтому целесообразно изменить стратегию использования месторождений природного газа Восточной Сибири: Красноярский край и Якутия обеспечивают экспортные поставки газа по газопро-

воду «Сила Сибири», а газ области идет в основном на развитие ее металлургических комбинатов (Усть-Кут, Тайшет и др.) и газохимических производств (Саянск, Ангарск).

Несмотря на худшее макроположение Иркутской области по сравнению с Красноярским краем из-за большей удаленности от центральных районов страны, ее транспортно-географическое мезоположение более благоприятно вследствие того, что она находится в узле путей, по которым осуществлялись и осуществляются непосредственные связи с таежными районами Нижнего Приангарья, Якутией, Забайкальем, Монголией. При этом самым выгодным транспортно-географическим положением обладал ранее Иркутск, так как он находился вблизи истока Ангары – единственного прохода через горные хребты к оз. Байкал и Забайкалью. Из Иркутска шел также удобный путь к верхнему течению Лены, по ней в Якутию и на весь северо-восток страны с выходом к Северному Ледовитому и Тихому океанам, а приток Ангары – Иркут – открывал короткий путь в Монголию. Эти удобства положения сделали Иркутск на некоторое время административным центром огромной территории Сибири и Дальнего Востока вплоть до Аляски включительно.

До сих пор основная часть грузов для Якутии отправляется по Лене через порт Иркутской области Осетрово (Усть-Кут). Область первой из регионов Восточной Сибири получила вторую (после Транссиба) широтную железнодорожную магистраль Тайшет – Лена, продолженную затем на восток до Тихого океана и известную как Байкало-Амурская магистраль (БАМ). В транспортном отношении среди всех восточных регионов страны область имеет совершенно особое стратегическое положение, поскольку только на ее территории широтные железные дороги (Транссиб, БАМ, Южно-Сибирская магистраль) сходятся в одном узле (Тайшет).

Главной особенностью *микрорасположения* Иркутской области можно считать слабую проницаемость ее границ с соседними регионами, т. е. очень ограниченное число транспортных пересечений границ, что затрудняет осуществление межрегиональных экономических связей. Наибольшую значимость имеют железные дороги, соединяющие область с Красноярским краем (Транссиб и Южно-Сибирская магистраль) и Республикой Бурятия (Транссиб и БАМ). С Красноярским краем и Республикой Бурятия область связана также проложенной вдоль Транссиба федеральной автомобильной дорогой (Московским трактом) в виде участков двух дорог: Новосибирск – Иркутск (М53) и Иркутск – Чита (М55); со стороны края вдоль Транссиба проходит еще и магистральный нефтепровод Омск – Ангарск и начинается от Тайшета магистральный экспортный нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО). Границы области в двух местах пересекает железная дорога Решоты – Карабула, расположенная в основном в Красноярском крае. Надежные наземные транспортные магистрали круглогодичного характера из области в Республику Саха (Якутия) до сих пор отсутствуют, и хозяйственные связи с нею осуществляются по судоходной Лене, строящейся федеральной автодороге «Виллой» (на участке Усть-Кут – Непа – Верхне-чонск – Мирный она служит пока в качестве зимника), нефтепроводу ВСТО.



Меньшую значимость для соседских контактов имеют такие автодороги, как Култук – Монды (в Бурятию и далее в Монголию), Бодайбо – Таксимо (в Бурятию), Братск – Кодинск (в Красноярский край). Ограниченную роль в связях с Бурятией играют притрассовая автодорога вдоль БАМа и водный путь по Байкалу.

В то же время отсутствует какое-либо транспортное сообщение области непосредственно через границы с Республикой Тыва и Забайкальским краем, поскольку эти границы проходят по труднодоступным горным и слабоосвоенным территориям – соответственно по горам Восточного Саяна и Патомскому нагорью. На значительном протяжении практически непроницаема также граница области с Республикой Бурятия (хребты Байкальский и Хамар-Дабан, горы Восточного Саяна). Не связаны или почти не связаны между собой смежные районы области и Красноярского края в горах Восточного Саяна и севернее Ангары. Аналогичная ситуация характерна для соседних районов области и Республики Саха (за исключением вышеназванных связей по Лене, строящейся автодороге «Виллой», нефтепроводу ВСТО). Подчеркнем, что в настоящее время такие крупные реки, как Ангара и Нижняя Тунгуска, в межрегиональном транспортном сообщении не участвуют, причем Ангара полностью утратила свое транзитное значение из-за разобщенности судоходных участков плотинами четырех ГЭС без судопропускных устройств – Иркутской, Братской, Усть-Илимской и Богучанской.

*Внутренние различия ЭГП* отдельных частей Иркутской области обусловлены обширностью территории, ее разнообразным ресурсным «наполнением» и транспортно-экономической неоднородностью. Дифференциацию региона по этому показателю определяют в первую очередь такие территориальные хозяйственно-расселенческие структуры, как «опорный каркас расселения», «Главная полоса расселения», «зона Севера», «территориально-производственные комплексы (ТПК)».

Опорный каркас расселения, образованный системами больших городов (агломерациями) и основными транспортными магистралями, обозначает контуры экономически активной территории и позволяет судить о наличии на ней «точек роста» и «осей развития». Благодаря огромным экономическим преимуществам размещения на опорном каркасе в области чрезвычайно велико градообразующее влияние железных дорог (Транссиб, БАМ, Хребтовая – Усть-Илимск), на которых проживает в сумме почти 95 % городского населения. Значительные возможности роста имеет возглавляемая областным центром Иркутская агломерация, которая, несмотря на окраинное положение в регионе, обладает выгодным общим ЭГП вследствие сближения Транссиба, судоходной Ангары, федеральных автодорог М53, М55 и других дорог, наличия крупного демографического, промышленного и научно-инновационного потенциала, международного аэропорта, непосредственной близости к оз. Байкал, основным источникам энергии (Иркутская ГЭС, теплоэлектростанции, черемховский уголь) и воды (Иркутское водохранилище, Ангара).

Относительно благоприятным положением характеризуются южные районы области, обеспеченные железнодорожными магистралями и круглогодичными автодорогами и находящиеся в Главной полосе расселения России [2]. Данная полоса имеет здесь вид неширокой ленты, протянувшейся с запада на восток вдоль Транссиба и пересекающей наиболее освоенную и заселенную часть территории.

Существенно хуже ЭГП зоны Севера, которая занимает преобладающую часть всей площади области. Самым невыгодным положением (ухудшение ЭГП в несколько раз по сравнению с районами в Главной полосе расселения) отличаются труднодоступные северные районы, лишенные круглогодичных дорог и имеющие многозвенные транспортные схемы с дорогостоящими сезонными путями (Катангский и Мамско-Чуйский) [2].

Определенные преимущества ЭГП отмечаются в районах формирования мощных ТПК, значимость продукции которых в индустриальном и экспортном секторах экономики страны в настоящее время исключительно велика. На территории области сложились Иркутско-Черемховский и Братско-Усть-Илимский комплексы, в стадии формирования находится Верхнеленский ТПК.

### **Заключение**

На примере Иркутской области детально раскрыт алгоритм комплексной характеристики географического положения крупных регионов. Особое внимание уделено при этом разработке и апробации схемы изучения ЭГП в зависимости от территориальных масштабов оценки. Выявлена большая значимость сильных и слабых сторон положения в формировании хозяйственно-расселенческих структур и экономическом развитии региона. Установлено, что наиболее негативно сказывается сверхмакроположение глобального уровня (удаленность от морских путей и ключевых мировых рынков) и внутригосударственное макроположение (удаленность от главных центров страны). В то же время позитивное влияние на развитие области оказывает ее удачное соседское мезоположение относительно смежных сибирских регионов. Вместе с тем область пока еще слабо реализовала преимущества своего международного соседского макроположения (прежде всего относительно Китая) и практически совсем не использует выгоды международного транзитного макроположения между Западной Европой и Восточной Азией. Предложенный алгоритм комплексной характеристики географического положения и особенно схема изучения ЭГП в зависимости от территориальных масштабов оценки могут найти широкое применение как в научных разработках, так и в учебных целях.

*Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ и РГО в рамках проекта 17-05-41057 РГО\_а «Транспортно-коммуникационный фактор развития Сибири: возможности, ограничения, перспективы».*

## Список литературы

1. *Баранский Н. Н.* Становление советской экономической географии : избр. тр. / Н. Н. Баранский. – М. : Мысль, 1980. – 287 с.
2. *Безруков Л. А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии / Л. А. Безруков. – Новосибирск : Гео, 2008. – 369 с.
3. *Безруков Л. А.* Экономико-географическое положение Сибири в России и мире / Л. А. Безруков // География и природ. ресурсы. – 2014. – № 3. – С. 5–13.
4. *Колосовский Н. Н.* Проблемы территориальной организации производительных сил Сибири / Н. Н. Колосовский. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1971. – 176 с.
5. *Кротов В. А.* Иркутская область / В. А. Кротов // Атлас Иркутской области / под рук. В. П. Шоцкого. – М. ; Иркутск : ГУГК, 1962. – С. 1–5.
6. *Кротов В. А.* Проблемы экономического развития территориально-производственных комплексов Иркутской области / В. А. Кротов, Г. И. Фильшин // Проблемы экономики Восточной Сибири. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1981. – С. 55–68.
7. *Никольский А. Ф.* Теория устойчивого развития и вопросы глобальной и национальной безопасности (начала теории современного социализма) / А. Ф. Никольский. – Иркутск : Сиб. кн., 2012. – 358 с.
8. *Перцик Е. Н.* Город в Сибири: проблемы, опыт, поиск решений / Е. Н. Перцик. – М. : Мысль, 1980. – 286 с.
9. *Помус М. И.* Географическое положение, территория и границы / М. И. Помус // Восточная Сибирь. Экономико-географическая характеристика / под науч. рук. М. И. Помуса, В. А. Кротова. – М. : Географгиз, 1963. – С. 13–20.
10. *Социально-демографический портрет России: По итогам Всероссийской переписи населения 2010 г.* – М. : Статистика России, 2012. – 183 с.

## The Economic-Geographical Position of Irkutsk Region: Features and Impact on the Economic Development

L. A. Bezrukov

*V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS*

**Abstract.** Comprehensive characteristics of the geographical position of Irkutsk region with the analysis of both main components – physical-geographical position (PGP) and economic-geographical position (EGP) are considered. The main characteristics of the PGP of the Irkutsk region relative to some large natural features and objects like equator, prime meridian, oceans, seas, typical landform (high-altitude position), units of physiographic regions of the world and terrestrial ecosystem, drainage basin of the main rivers and main drainage divides etc. The specially developed method, depending on the terrestrial evaluation scales, is used for the study of EGP of Irkutsk region. The method includes the study of: the over-macrolocation relative to the sea routes and main world markets, international transit and neighboring macrolocation, domestic macrolocation (within Russia), meso-position among neighboring Siberian and Far Eastern regions, microlocation relative to the boundaries with adjacent regions, intraregional differences in position.

An adverse impact of the over-macroposition and domestic macroposition on the regional economics (due to the remoteness from the sea routes, main world markets and the main centers of the country), which causes an increased level of transportation costs. Possible benefits of the international transit macroposition of Irkutsk region between Western Europe and East Asia, the benefits and risks of the international neighboring macroposition in terms of expansion and deepening of foreign trade cooperation, particularly with China are considered. The

analysis of the mesoposition of Irkutsk region includes the finding of the favorable opportunities of the effective cooperation of its natural resources with the resources of the neighboring regions and the establishment of Irkutsk region as a support base for the further development of Transbaikal, Yakutia and Far Eastern regions. A relatively poor infrastructure network between the borders of the neighboring regions which complicates the implementation of interregional economic relations is considered. Interregional differences of the EGP defined by the basic economic-settlement patterns.

**Keywords:** geographical position, Irkutsk region, economic development, economic-settlement patterns.

### References

1. Baranskij N.N. *Stanovlenie sovetskoj ehkonomicheskoy geografii: izbr. trudy*. Moscow, Mysl', 1980. 287 p.
2. Bezrukov L.A. *Kontinental'no-okeanicheskaya dihotomiya v mezhdunarodnom i regional'nom razvitii*. Novosibirsk, Geo, 2008. 369 p.
3. Bezrukov L.A. *The Economic-Geographical Position of Siberia in Russia and in the World* [Geography and natural resources], 2014, no 3, pp. 186-193 (in English). DOI: 10.1134/S1875372814030019.
4. Kolosovskij N.N. *Problemy territorial'noj organizacii proizvoditel'nyh sil Sibiri*. Novosibirsk, Nauka. Sib. otd-nie, 1971. 176 p.
5. Krotov V.A. *Irkutskaya oblast'. Atlas Irkutskoj oblasti / Pod ruk. V.P. Shockogo*. Moscow, Irkutsk, GUGK, 1962, pp. 1–5 (in Russian).
6. Krotov V.A., Fil'shin G.I. *Problemy ehkonomicheskogo razvitiya territorial'no-proizvodstvennyh kompleksov Irkutskoj oblasti. Problemy ehkonomiki Vostochnoj Sibiri*. Novosibirsk, Nauka. Sib. otd-nie, 1981, pp. 55-68. (in Russian).
7. Nikol'skij A.F. *Teoriya ustojchivogo razvitiya i voprosy global'noj i nacional'noj bezopasnosti (nachala teorii sovremennoego socializma)*. Irkutsk, Sibirskaya kniga, 2012. 358 p.
8. Percik E.N. *Gorod v Sibiri: problemy, opyt, poisk reshenij*. Moscow, Mysl', 1980. 286 p.
9. Pomus M.I. *Geograficheskoe polozhenie, territoriya i granicy. Vostochnaya Sibir'. Ehkonomiko-geograficheskaya harakteristika / Pod nauch. ruk. M.I. Pomusa, V.A. Krotova*. Moscow, Geografiz, 1963, pp. 13–20 (in Russian).
10. *Social'no-demograficheskij portret Rossii: Po itogam Vserossijskoj perepisi naseleniya 2010 goda*. Moscow, Statistika Rossii, 2012. 183 p.

*Безруков Леонид Алексеевич*  
 доктор географических наук,  
 заведующий, лаборатория  
 георесурсоведения и политической  
 географии  
 Институт географии им. В. Б. Сочавы  
 СО РАН  
 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1  
 тел.: (3952) 42-02-35  
 e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

*Bezrukov Leonid Alekseevich*  
 Doctor of Sciences (Geography)  
 Head, Laboratory of Georesources  
 Research and Political Geography  
 V. B. Sochava Institute of Geography  
 SB RAS  
 1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033  
 tel.: (3952) 42-02-35  
 e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru