

- Коха //Новая газета. (Москва). 1998. № 43.
8. Кочуров Б.И. Экологическая ситуация в России //География: Прил. к газете “Первое сентября”. 1993. № 17-18.
9. Мерцалов Г. Реальный сектор – опора государства //Общая газета. 1998, № 42.
10. Михальски В. Дифференциация жизненных условий населения в Польше в первые годы трансформации // Территориальная справедливость, региональные конфликты и региональная безопасность. Смоленск, 1998.
11. Осадчая И. Великий реформатор экономики капитализма Дж. М.Кейнс. // Наука и жизнь. 1997, № 11.
12. Попов Г. О модели будущего России //Наука и жизнь. 1997. № 7.
13. Пространства России: Хрестоматия по географии России /Сост. Д.Н.Замятин и А.Н.Замятин. М., 1994.
14. Хузеев Р.Г. Теория принятия компромиссных решений (географические аспекты). Казань, 1987.
15. Шиллер Ф. Статьи по эстетике //Собр. соч. в 7 т. М., 1957. Т.6.

Ю.А.ШАРКОВ

Тверской государственный университет

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В СВЕТЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСАХ (НА ПРИМЕРЕ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ)*

1. О месте интересов в региональном развитии

Региональные системы «население-хозяйство-природа» развиваются в рамках общих закономерностей, отражающих процессы взаимодействия природы и общества. Однако особенности регионов влияют на ход и проявление общих закономерностей.

* Работа выполнена при поддержке РФФИ, проект № 98-06-80128.

Определение региональных интересов, по сути, есть поиск путей повышения эффективности территориальной организации хозяйства, рациональности использования экономико-географического положения региона, особенностей пространственных сочетаний его ресурсов, решения экономических задач в интересах региональной социальной общности людей. Интересы государства должны выражаться через эффективность хозяйствования в регионе и уровень жизни населения его людей. Игнорирование этого может привести (и приводит) к обратному результату, паразитизму государства как мегасистемы на “телах” регионов. Социально-экономическая ситуация в регионах Севера РФ, сложившаяся к середине 90-х гг., подтверждает это положение наиболее ярко. Приоритет интересов государства отражает и территориальная организация Тверской области.

Пресловуто-восторженная близость к Москве оборачивается запустением, гибелью целых структур хозяйственного комплекса, предприятий, поселений в двух пространственных треугольниках: Бологое – Бежецк – Москва и Бологое – Западная Двина – Москва. Общая их сторона – Бологое – Тверь – Москва – географический символ “единства и борьбы” интересов государства и конкретного региона.

Опорный каркас Верхневолжья наглядно доказывает необходимость выявления, глубокой проработки территориальных интересов на разных уровнях – от областного до административно-сельского. Он ярко высвечивает и необходимость осознания в первую очередь интересов городов, затем иных крупных населенных пунктов как фокусов социальных и производственных связей. Не функцию, а интерес следует положить в основу изучения городов. Узловые (функциональные) районы как территории, тяготеющие к городам, находятся в поле их интересов, но не являются “околосолнечным пространством”. Они сами генерируют свои интересы. Быть может, эти интересы труднее выявляются, так как интегрируют интересы ряда административных районов.

Функциональная заикленность социально-экономической географии стала “железным занавесом”, отгородившим ее от движущей силы развития любого социального субъекта, включая человека – носителя интереса.

Город, фокусируя в себе множество функций, подавляет узловую район. Функция становится адекватной административному интересу. Городу “интересно” административно управлять льнозаводом в селе, фермером близ этого села, шить одежду для “всего населения” и т.д. Отсюда стереотипы мышления и поведения людей, обреченных жить на пространствах узловых районов (“... а что скажет район”, в смысле – город).

Логика организации пространства подводит к мысли о необходимости кольцевых линий транспорта, чтобы поселениям в нем “не пропасть по одиночке” под руководящим давлением города через посредство радиальных транспортных линий.

Многофункциональный город исподволь “рвет” узловую район, подавляя его интересы и интересы локальных образований в нем.

Районная планировка, формируя планировочную структуру района, в основу решений ставила социальные и производственные связи, зачастую делая крен в сторону вторых, упуская из вида человека, его интересы, в том числе пространственные. Человек же реализует себя в пространстве и во времени. Характер освоения пространства есть проявление интереса к данному, доступному пространству и ресурсам, на нем находящимся. Специалисты-планировщики, выделяя производственные связи, недооценивали связи пространственно-временные и, как нам представляется, не полностью осмысливали интересы людей в пространстве узлового (функционального, планировочного) района, региона в целом.

Вместе с тем социально-экономическая география, районная планировка, используя методы изучения пространственно-

временной организации общества, анализируя ранее накопленные знания о характере разнообразных связей на данной территории, имеют потенциальные возможности для выявления региональных интересов в рамках той или иной территориальной системы. Это, в свою очередь, требует выявления и формирования интересов конкретных социумов, использующих эти территории.

Если предположить, что в конечном итоге степень достижения интересов может быть сведена к показателям жизненного уровня конкретного человека или той или иной территориальной группы, очевидно, что эти показатели и будут говорить о качестве управления территорией того или иного ранга лицами, принимающими решения, и о совершенстве ее территориальной организации.

Различия между территориями всегда будут. Они будут иметь и временной характер, поскольку интересы, будучи производными от условий жизни, меняются во времени, например, в связи с изменениями в экономико-географическом положении территории, столкновениями интересов соседствующих территорий. Задачи уравнивания интересов, смягчения противоречий, равно как и выбора характера использования территории, ее ресурсов может решать лишь комплекс наук, среди которых доминирующую роль призвана играть география. Среди географических элементов и свойств территорий, их социумов явственно проступает относительно новое для науки понятие - территориальные интересы. Это понятие может стать смысловым при анализе как пространственном, так и пространственно-временном. Оно трактуется как “предпочтения территории относительно целей и средств ее социально-экономического развития” (Хузеев, 1987).

По мере формирования интересов социумов конкретных территорий, отдельных людей, живущих на них, и усложнения территориальной организации их жизнедеятельности резко изменяется система мышления относительно роли этих интересов. Если раньше интересы государства были давящими над интересами регионов, были заданным вектором, то сейчас интересы рассматриваются (могут рассматриваться) как

некий покров территории. Последняя уже рассматривается не как место приложения госинтересов, а как место осуществления многих интересов, включая интересы конкретных личностей. Территория становится, по сути, пространством деятельности, проявления интересов государственных, региональных, локальных, личностных интересов различных социальных групп. Территория в данном случае не может быть описана таким показателем, как уровень жизни. Этот показатель будет разным для разных частей территории. Он будет колебаться в зависимости от конъюнктуры мирового, внутреннего рынка и т.д., даже по сезонам года. Здесь можно говорить о таком показателе, как, например, динамический показатель уровня жизни (уравнение кривой или поверхности, описывающее изменение уровня жизни на протяжении года или “планового времени” – времени действия той или иной программы, плана, работы определенной комиссии и т.п.).

Если не учтены массивы информации о регионе, его узловых (планировочных) районах, об уровне жизни территорий разного уровня, социальных групп и отдельных лиц (фермеров, предпринимателей и т.д.), то не могут быть выявлены и сформированы интересы территории. Любые “частные” региональные программы, особенно программы развития отдельных отраслей хозяйства в регионе, разработанные отраслевыми специалистами и выдаваемые за программы, выражающие региональный интерес, могут оказаться нежизнеспособными, более того, могущими понизить уровень жизни населения.

Поиск “универсальных”, общих для всех жителей интересов должен стать основой действий структур управления областью и ее научного потенциала. Применительно к современным условиям Тверской области наиболее актуальными и общими для всего населения нам представляются следующие два вида территориальных интересов: 1) повышение внутренней и внешней связности территории; 2) расширение возможностей использования ресурсов территории, включая ее культурно-историческое наследие.

Первый вид интересов определен историей формирования территории области, ее экономико-географическим положением, различиями уровня и качества жизни населения разных ее частей, что породило “подспудно существующее среди части жителей мнение о возможности и/или целесообразности изменения состава и границ области” (Ткаченко, Ковалев, Шарков, 1993. С. 9).

Именно усиление внутренней связности территориальных образований (планировочных и административных районов, городов, сельских округов) может создать единое поле взаимопонимания властей, общественности, отдельных граждан как взаимосвязанных субъектов регионального развития.

Есть ли у населения области возможность убедиться в существовании общих для них интересов? Нам представляется, что есть. Это дороги и ресурсы. Реализация этих интересов с первых шагов может стать желательной практически для всего населения и для территориальных единиц разного ранга.

2. Развитие транспортного каркаса как один из основных интересов области.

Особенности транспортно-географического положения Тверской области заставляют говорить о транспорте как об отрасли, занимающей ключевое место в вопросе о территориальных интересах.

Основу транспортной сети области образуют транзитные линии железных и автомобильных дорог. Внутренняя же сеть дорог развита слабо и не отвечает потребностям региона. Это касается и качества дорог. Весной остаются (в среднем в течение двух месяцев) постоянно действующими лишь две автотрассы первой технической категории “Россия” (Москва – Петербург) и «Балтия-III» (Москва – Рига). На остальных движение ограничивается по грузоподъемности.

Транспортная сеть области исторически формировалась как часть опорного каркаса Центральной России без учета интересов Верхневолжья. Например, в области сформировался

единственный железнодорожный узел межрайонного значения – Бологое, а Ржевский узел не получил развития. Центр области не стал узлом, хотя интересы области с 20-х гг. требовали постройки железнодорожных линий от Твери на Ржев (через Старицу), Бежецк, Кашин. Их отсутствие ослабляет внутреннюю связность области, тормозит ее развитие.

Кольцевые звенья опорного каркаса области развиты плохо. В лучшем положении поэтому оказались города и районы, лежащие на транзитных магистралях. Особую роль играет полимагистраль Москва – Санкт-Петербург. Автотрасса и железная дорога идут близко друг от друга, пересекаются. Вдоль них – трубопровод (газ), ЛЭП, линии связи общегосударственного, межрайонного и местного значения. Канал связи Москва – Ржев – Рига выражен слабее. Особое место занимает система транзитных трубопроводов (газ, нефть) направления Восток – Запад с государственного ранга центром перекачки газа – Торжком.

Принятые и осуществляемые в России программы дорожного строительства (реконструкция автодороги “Россия”, железнодорожной магистрали Москва – С.Петербург, возможная постройка высокоскоростной дороги – ВСМ) не будут способствовать укреплению, развитию опорного каркаса области. Усиление транзитных магистралей объективно ведет к социально-экономическому “провисанию” территории области относительно столичных агломераций (Тархов, 1994).

Возможности области не позволяют активизировать строительство автодорог, средства в основном идут на ремонт после весеннего “карантина”. Только 40% из девяти с лишним тысяч населенных пунктов области расположены на дорогах с твердым покрытием.

Наличие судоходных рек, новое европейское понимание роли водного транспорта позволяют области проявить интерес к более полному использованию своих транспортных возможностей через программы “Внутренние водные пути России” (1996), “Волжская транспортная система...” (1996).

Транспорт как отрасль способен обеспечить получение регионом социально-экономических выгод. Необходима глубокая проработка вопросов транспортной политики области.

Полимагистрالی дают возможность, учитывая концентрацию российских экспортно-импортных операций в Москве (до 60%) и географию потоков грузов через Санкт-Петербург и Прибалтику, создать на территории области мощное складское хозяйство, обеспечивающее нужды Москвы. Возможно и строительство терминалов, для перевалки грузов на направления, минуя Москву (в Бологом, Ржеве и др.).

По мере экономического развития России возможно возрастание роли железной дороги Москва – Савелово – Сонково – Санкт-Петербург. Возможное в будущем строительство высокоскоростной железной дороги Москва – Санкт-Петербург требует разработки альтернативных предложений области относительно места прохождения трассы, выдвижения конкретных условий. Например, область может настаивать на реконструкции магистрали через Сонково на Петербург. Эта реконструкция и строительство (возможное) магистрали Тверь – Бежецк резко усилит опорный каркас востока области. Интерес к развитию Сонкова как мощного железнодорожного узла может стимулировать развитие экономики востока Тверской области и соседней Ярославской.

Уже существующая роль в экспорте и импорте районов Поволжья, Урала позволяет иначе видеть значение направления Ярославль – Сонково – Бологое – Псков – Прибалтика, которое дает возможность миновать Москву и усилить роль других транспортных узлов (Ярославль, Сонково, Бологое).

Это направление интегрирует интересы Тверской, Ярославской и Псковской областей, Балтии, что дает широкие политические и экономические возможности для Тверской области в развитии межрегиональных и межгосударственных экономических связей. Здесь путь формирования государственного интереса. Будут затронуты интересы Москвы и ее области, но концентрация экспортно-импортных операций в Москве, Петербурге снижает потенциал других регионов.

ВСМ позволила руководству области осознать экологическую опасность проекта, но не породила у него “транспортного мышления”. Пора взять за правило, чтобы транспортные проекты разрабатывались в регионе (или в группе регионов) и противопоставлялись проектам типа ВСМ или взаимовязывались с ними.

Для области актуален вопрос о строительстве линии Ржев – Соблаго – Дно в целях усиления экспорта леса, стройматериалов, улучшения связей Петербурга с южными областями (опять-таки минуя перегруженный Московский узел).

Второй аспект транспортной политики – строительство автодорог широтного направления, чтобы противостоять негативным последствиям меридианальной ориентации основной полимагистрали. Это возможные дороги Осташков – Бологое, Осташков – Андреаполь – Торопец с выходом на Рижское шоссе. Данная “широтка” усилит опорный каркас запада и северо-запада области и подобно трассе Торжок – Осташков увеличит рекреационные возможности Приселигерья.

Существуют проработки строительства сверхскоростной автодороги Москва – Ржев – Пено – Новгород – Петербург (один из трех вариантов трассы). Это, по сути, “дубль” магистрали “Россия”, но задумывалась она еще в начале 90-х гг. как выход на территории, где можно расселять северян, беженцев, демобилизованных, и тоже без посвящения в проект регионов.

Экологические проблемы здесь не менее серьезны, чем при создании ВСМ, но эта дорога в отличие от ВСМ будет соединена развязками с существующим транспортным каркасом. Она “приведет” рекреантов, особенно “дачников”, на пустующие земли, даст рабочие места. Мы полагаем, ее строительство должно быть увязано в финансовом отношении со строительством широтной трассы Торопец – Бологое. Руководство области должно ставить вопрос о включении в смету строительства скоростной автомагистрали и определенной части расходов на широтную трассу.

Третья составляющая транспортного интереса – международный аэропорт, который фактически уже действует, несмот-

ря на выводы научной экспертизы, отвергшей идею его создания на основе военного аэродрома Мигалово (Аэропорт, 1992). Этот аэропорт опасен для города, но транспортно-географическое положение области позволяет говорить о целесообразности создания аэропорта международного класса на допустимом удалении от Твери.

Данное утверждение вытекает из создавшейся ситуации в Московском авиаузле. Во-первых, существующие аэропорты уже не могут обслуживать идущие через Москву авиапотоки. Они требуют расширения своих территорий, реконструкции. В то же время в Москве начинается широкое движение общественности против таких решений. Во-вторых, местонахождение существующих аэропортов сдерживает территориальный рост Московской агломерации: они оказываются внутри “Большой Москвы”, не будучи связанными между собой прямыми транспортными магистралями. Нагрузка ложится на “плечи” внутригородских дорог, к которым следует теперь относить и Московскую кольцевую автодорогу. В-третьих, сверхконцентрация авиаперевозок в одном городе противоречит оборонным и экономическим интересам России, являя собой проявление типичного регионального эгоизма.

Что касается Тверской области, то здесь имеется ряд аэродромов, авиаплощадок, которые в условиях конверсии могут стать базой для развертывания аэропортов международного значения. Во-первых, на базе военного аэродрома в Бежецке возможно создание аэропорта, обеспечивающего транзит грузов из Западной и Северной Европы в районы Поволжья, Сибири. Реализация этой идеи может быть увязана с развитием Сонково, как железнодорожного узла и со строительством автомагистралей в восточной части области.

Во-вторых, сходными условиями обладает Ржев, имеющий все шансы стать и мощным железнодорожным узлом. Через Ржев проходит широтная полимагистраль Москва – Рига.

В-третьих, формирование аэропорта в Мигалово – пример недалеконидного решения. Только экологические последствия уже в ближайшем будущем сведут на нет сиюминут-

ные экономические выгоды. Необходима шумоизоляция существующего жилого фонда. Устранение последствий шумового, электронного и химического загрязнения потребует огромных расходов на здравоохранение и медицину.

Закрытые для общественности результаты экспертизы создания этого аэропорта, проводившейся в 1992 г., объективно говорят о порочности принятого и поддерживаемого руководством области и города решения.

Аэродром еще до создания аэропорта лишил город перспективы освоения территорий по обеим берегам Волги для развития селитебных зон и зон отдыха – более перспективных для Твери, чем территории южных окраин.

В настоящее время город без преувеличения является заложником аэропорта, работающего на Москву.

Анализ транспортно-географического положения области позволяет предвидеть возможность “транспортного бума”. Он будет вызван следующими причинами:

1. Необходимостью сохранения территориальной целостности одного из крупнейших по площади регионов РФ. Этого можно достичь лишь путем подъема экономики западных, северо-восточных и восточных районов, что невозможно без широкого дорожного строительства автомобильных и железных дорог широтного направления.

2. Дальнейшим развитием существующей полимагистрала Москва – Петербург и созданием как минимум еще двух автомагистралей этого же направления: через Ржев – Пено (см. выше) и вдоль железнодорожной линии Москва – Сонково – Петербург.

3. Исторической обусловленностью экономических связей России с Балтией по уже существующим транспортным коридорам и необходимостью создания новых, в обход Московского железнодорожного узла.

4. Дальнейшим развитием Московской агломерации и Московской области, что сопряжено с их экспансией на южные, юго-западные и юго-восточные районы Тверской области.

5. Необходимостью совершенствования инфраструктуры (дороги, трубопроводы, ЛЭП, линии связи и т.д.) Тверской области, как наиболее благоприятной для размещения переселенцев – из районов Севера и Ближнего Зарубежья.

6. Потребностями обороны Центральных районов России, Москвы.

7. Запасами природных ресурсов области (лесных, водных, минеральных) и положением на транзитных трубопроводах Восток – Европа.

8. Углублением экономического кризиса в России, что неизбежно поставит вопрос об использовании опыта США по дорожному строительству в период “великой депрессии”.

Настало время пионерных проектных разработок новых транспортных магистралей в интересах области, реконструкции и усовершенствования старых. Необходим мониторинг международных, федеральных, региональных программ транспортного строительства в Европейской части РФ и опережающие действия администрации по отношению к этим программам, чтобы не повторить ситуацию с ВСМ. Транспортные интересы области следует представить Правительству РФ, лоббируя их через депутатов Федерального Собрания.

3. Вода – ресурс и территориальный интерес Верхневолжья

Вода – стратегический ресурс. Проблема питьевой воды, не решена ни для Москвы, ни для Санкт-Петербурга, ни для городов Тверской области. Еще в конце 60-х гг. профессор А.В. Гавеман ставил вопрос о необходимости изучения вод области методами медицинской географии. С тех пор положение с водой в области стало хуже.

Спрос на воду растет более высокими темпами, чем на другие виды природного сырья и на ведущие продукты питания. Вода прочно утвердилась на мировом рынке как продукт потребления. Становятся все более вероятными местные, региональные, международные конфликты из-за источников водообеспечения.

В Тверской области распространен стереотип мышления: водой область богата. Так ли это? Состояние поверхностных вод в области неудовлетворительно. Территория ее к тому же находится в зоне “кислотных дождей”. Упал и уровень подземных вод как следствие необоснованно большого количества артезианских скважин, мелиорации. Тверь в ближайшем будущем начнет эксплуатацию запасов воды на расстоянии 40-60 км от городской черты.

Московская агломерация активно проявляет жесткий интерес к водным ресурсам Тверской области – важнейшему источнику для нее. Программы защиты, рационального их использования у области нет.

С использованием водных ресурсов следует связывать один из важнейших интересов региона. Реализация его невозможна без всесторонней охраны вод, что, в свою очередь, требует и финансового обеспечения, и формирования местной правовой базы, и специального общественного движения. Существующая Программа экономического и социального развития области не уделяет должного внимания водному фактору.

Чтобы приступить к реализации “водного” интереса, необходимо: 1) изучить влияние “тверских вод” на развитие своей области, Москвы и ряда районов Московской области; 2) с большой детальностью, вплоть до уровня сельских административных округов, изучить формирование водного баланса области; 3) провести водное районирование и районирование размещения населения (по сезонам года) и хозяйства в зависимости от условий и возможностей водообеспечения; 4) проработать пути использования водного фактора в системе отношений с федеральными ведомствами и субъектами РФ.

Вода, а не мифические пока нефть, газ, алмазы – есть перспектива области. Их добыча, особенно алмазов, экологически опасна (падение уровня подземных вод). Вода – продукт потребления, экспорта, условие развития рекреации, возрождения на новых технологических основах судоходства в рекреационных целях, особенно на Вышневолоцкой водной системе.

Водные ресурсы уже сейчас способны влиять на характер инвестиций в область из Москвы, Московской области, Латвии. Преимущество в том, что водные ресурсы области формируются в пределах ее территории (почти на 100%), нет транзитных водотоков. Она полностью независима от соседей, при их явной зависимости от нее.

Необходим мониторинг социально-экономического развития соседних областей, целых экономических районов (Поволжья) с тем, чтобы требовать учета количества и качества воды, поступающей к ним с территории Верхневолжья.

Особого внимания требует проблема использования минерализованных подземных вод. Транспортные возможности позволяют организовать их широкий вывоз в другие регионы и за рубеж. Фторсодержащие воды (по данным 1930-1950-х гг.) могут быть использованы в промышленном производстве фтора, его соединений.

С гидрографической сетью связана история заселения территории области. Современная система расселения в значительной степени подчинена водному фактору. Крупные и средние реки оказывают сдерживающее влияние на разрушение сети сельских поселений, уменьшение их людности. Воды остаются важнейшим условием развития крупных территорий – Приселигерье, Конаковский, Калининский районы. Сезонные миграционные процессы определяются наряду с транспортным и водным фактором.

Основные предприятия промышленности области, как правило, привязаны к поверхностным источникам воды, загрязняя их. До сих пор остается нерешенной проблема дальнейшего водообеспечения АЭС в Удомле.

Принятая в 1998 г. правительством Москвы программа вывода из столицы химических и металлургических предприятий затрагивает интересы области. Не вызывает сомнения, что новые площадки для выводимых предприятий будут выбираться на территории ближайших соседей – “бедных” областей Центрального района. Необходимо изучение московской программы с тем, чтобы увязать ее с возможностями и интересами Тверской области, недопустить принятия волевых, сиюминут-

но-выгодных решений при поиске инвестиций, решении проблем с рабочими местами. Возможное размещение должно происходить за пределами индустриальной оси области Бологое – Тверь. Перспективно “принятие” предприятий пищевой отрасли с целью использования качественных вод отсталых районов области.

Проблемы водных ресурсов требуют глубоких научных разработок теоретического и прикладного характера. Водохозяйственное районирование должно стать основой для принятия решений по охране, использованию вод применительно к каждому водохозяйственному району. Водный фактор должен учитываться во всех программах развития области, ее городов, районов, предприятий.

Интересы области и соседних регионов должны исключить возможность создания новых водоемких, загрязняющих воду производств на ее территории.

Необходимость коренного изменения отношения к водным ресурсам диктуется социально-экономическими интересами населения области. Этот территориальный интерес может стать “идеей развития” как отдельных частей области (Приселигерье), отдельных ее городов (Вышний Волочек), так и всей области в целом.

4. Лен как мнимый интерес Тверской области

Определение интересов территорий – прерогатива органов власти того или иного уровня. Исходя из собственных представлений о них, властные лица, опираясь на мнение, как правило, узкого круга специалистов, выявляют приоритеты развития. В последнее время они реализуются через различные региональные программы. К их числу может быть отнесена региональная программа “Возрождение Тверского льна” на 1994-1998 гг. (в поздней редакции “Тверской лен”)¹.

¹ Экономическая и организационная стороны программы подробно рассмотрены в монографии В.П.Федорова (1998).

С конца XIX столетия и до 60-х гг. XX в. Верхневолжье было основным районом промышленно-технической культуры льна в России. Аналитики-экономисты в 20-х гг. рассматривали триаду “лес, лен, скот” как общее направление развития Верхневолжья (Коршунов, 1922).

К началу 90-х гг. льноводство в области (и в России) оказалось в кризисе, и программа была призвана его возродить. Однако возрождения не произошло. Основной причиной этого, на наш взгляд, явилось отсутствие интереса производителей и переработчиков льна, а также ряд факторов, сдерживающих развитие льноводства. Эти факторы сказались и на интересах льноводов.

Важнейшим из них является фактор труда и навыков. Знарок льноводства в Тверской губернии К.Коршунов еще в 1922 г. писал, что отрасли нанесен “первый удар” войнами – мировой и гражданской – они забрали рабочие руки. Льноводство же было и остается одной из наиболее трудоемких отраслей (Коршунов, 1922).

В это же время ряд экономистов Западной Европы считали, что Россия сохранит свои позиции на мировом рынке в силу избыточности ее крестьянского населения. Немецкий экономист А.Кертесс подчеркивал, что до 1914 г. европейская льнопромышленность потребляла 400-450 тыс. т льноволокна. Производила же Европа 110 тыс. т. Недостаток восполняла Россия (Лазеркевич, 1921).

Западные экономисты не предвидели ни индустриализации, ни коллективизации, последствия которых для льноводства в Тверском крае, как и во всей России, были пострашнее военных. Из деревни были изъяты сотни тысяч рабочих рук. Это изъятие усугубила война 1941-1945 гг. в. В 50-60-е гг. процесс обезлюдения вновь усилился.

Механизация льноводства не поспевала за уходом из него трудовых ресурсов, притом наиболее качественных. Надо отметить и то, что почти полностью исчезла и профессиональная подготовка льноводов. Область давно не обладает

необходимым количеством рабочих рук, могущих поднять производство льнотресты до уровня начала 60-х гг.

Вторым сдерживающим фактором явилась политика цен на лен. Сейчас себестоимость производства одной тонны тресты в 2-2,5 раза превышает рыночную цену. Цитируемый выше К.Коршунов подчеркивал: "Культура льна становится ... выгодной ... при ценности 1 пуда волокна не ниже стоимости 7 пудов овса или 5 пудов ржи". Это в начале 20-х гг. Однако в советское время были установлены нелепо низкие твердые цены на тресту и льноволокно. Даже в "золотую" эпоху советского льна-кормильца цены оставались грабительскими для колхозника. Уже к концу 30-х гг. русский лен стал уходить с мирового рынка, так как его качество при высокой себестоимости уступало льну европейскому. После Первой мировой войны льноводы Европы получали мощную финансовую, техническую, научную помощь. Если русский лен в лучшие свои годы давал волокно 50-го номера, то европейский – 70-100-го. В конце 40-х гг. достижением в СССР было волокно 30-го номера. Это следствие кадровой и ценовой политики.

Третий сдерживающий фактор – отсутствие в области завершающей стадии льноводческого комплекса – производства тканей. Уже в 30-е гг. создание таких предприятий оказалось нерентабельным. Лен из текстильной промышленности области был вытеснен хлопком, шерстью. В результате в области не оказалось ни одного предприятия, производящего льноткани. Мало их было и в СССР. С 50-х гг. в текстильную промышленность хлынуло искусственное и химическое волокно – лен был оттеснен на последнее место. Котонизация, т.е. придание короткому льноволокну свойств хлопка, способна вновь открыть путь льноволокну в текстильную промышленность. Однако она не может быть панацеей. Качество льноволокна теперь настолько низкое, что и котонизация не получает должного развития. Столь глубокий кризис культуры льна был обоснован в 20-х гг. профессорами И.Лавровым и А.Герном. Причины его они видели в распро-

странении хлопка, шерсти, натурального шелка (Рогожин, 1922).

Четвертым фактором, сдерживающим увеличение посевов льна, является фактор обеспечения льноводства органическими и минеральными удобрениями. Лен очень чувствителен к плодородию почв, и одновременно он его резко снижает. Поэтому лен требует севооборотов с клеверами, улучшающими плодородие почв, а главное, развитие мясо-молочного и молочного животноводства при значительном весе зерновых в растениеводстве. Такая структура сельского хозяйства обеспечивает получение большого количества органики в виде навоза. Однако изменение технологии уборки навоза лишило земледелие традиционной органики. Ее дефицит еще в 10-20-е гг. потребовал использования торфа, что было не под силу крестьянину, и поставка торфа тогда возлагалась на “земельно-кооперативные органы”. О минеральных удобрениях можно сказать только то, что они дороги и эффективны лишь при высокой агрохимической культуре.

Современное состояние материально-технической базы, семеноводства, необходимость огромных капиталовложений для модернизации предприятий первичной обработки льнотресты (льнозаводов), котонизации и перевооружения текстильных предприятий для производства тканей из котонизированного льноволокна не дает возможности говорить об интересе ко льну как культуре, способной инициировать развитие его промышленной переработки, а следовательно, и как к агрокультуре, способной поднять сельское хозяйство.

Программа “Тверской лен” оказалась невостребованной. При ее разработке, определении целей не был осуществлен глубокий социально-экономико-географический анализ льнопромышленного комплекса ни с исторической точки зрения, ни с социально-демографической, ни с экономической. Отправная позиция “Лен – наше богатство” не отражает действительности. Имеющиеся средства и пути воплощения в жизнь этой программы, как показывает практика развития льноводства и льнопереработки в области, не ведут к повышению уровня жизни людей, причастных к ней, экономиче-

ски неэффективно, а следовательно, программа не является выражением реальных интересов региона.

5. Заключение

В настоящее время Тверская область – регион со слабо-выраженными и неизученными территориальными интересами. Это определено десятилетиями развития, когда основное внимание было сосредоточено на промышленности, сельском хозяйстве и в очень малой степени – на жителях области.

Реальная концепция долговременного развития области может быть сформулирована только на основе выявленных и четко осознанных территориальных интересов. Настало время для серьезных экспертных оценок наиболее острых проблем области и целесообразных сценариев развития, выяснения отношения к ним населения.

Вопрос о характере и принципах формирования региональных интересов Тверской области и об их влиянии на содержание программ социально-экономического развития остается недостаточно разработанным. Необходимы серьезные теоретические и прикладные исследования.

Объекты и субъекты, вовлеченные в процессы формирования интересов, разно соотносятся друг с другом. Их неоднородность, многоуровненность, сложность говорят о том, что можно лишь приближаться к полноте информации о них, оказываясь зачастую в ситуации ложного понимания ее достаточности, что связано с нестатичностью процессов, явлений, характеризующих эти объекты и субъекты.

В связи со сказанным возрастает необходимость разработки правил географической экспертизы применительно к источникам, содержащим сведения о процессах развития тех или иных пространственных объектов.

Результативность экспертизы будет высокой, во-первых, при использовании исторического подхода, во-вторых, при доскональном изучении современного состояния объекта, в-третьих, при недопущении изолированного рассмотрения

отдельных периодов развития, противопоставления одних объектов, явлений другим (Космачев, 1981. С. 90).

Программы и проекты (“Тверской лен”, ВСМ Москва – Петербург), затронутые здесь, не прошли достаточно полной научной экспертизы и в ходе осуществления подтвердили свою несостоятельность, вызвав отторжение со стороны населения территорий, на которых они стали разворачиваться, так как не отвечали его интересам.

Таким образом, формирование интересов – долгий и сложный диалог, когда жители (население) высказывают свое отношение, а власть, управленцы отстаивают свои предложения. При этом те и другие в обязательном порядке апеллируют к географической, экологической, экономической и иным экспертизам.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аэропорт //Тверские ведомости. 1992. № 141.
2. Коршунов К. Положение льноводства в Тверской губернии //Наше хозяйство (Тверь). 1922. № 2.
3. Космачев К.П. Географическая экспертиза (методологические аспекты). Новосибирск, 1991.
4. Лазеркевич Н.А. Льняное дело в Западной Европе. Лондон, 1921.
5. Рогожин Н. Среди книг и журналов (о книге А. Кертесса) //Наше хозяйство (Тверь). 1922. № 5.
6. Тархов С.А. Скоростные железные дороги и территориальная структура хозяйства //Биполярная территориальная система Москва – Санкт-Петербург: Методологические подходы к изучению. М., 1994.
7. Ткаченко А.А., Ковалев Е.М., Шарков Ю.А. Гипотеза территориальной организации Тверской области. Тверь, 1993.
8. Федоров В.П. Региональное программирование в переходной экономике. Тверь, 1998.
9. Хузеев Р.Г. Теория принятия компромиссных решений: (географические аспекты). Казань, 1987.