

ческой системы, решение данной задачи видится не только в совместном использовании геосистемного и воспроизводственного подходов, но и в необходимости эволюционного подхода, суть которого — в изучении циклических закономерностей развития сложных систем — одного из основных механизмов формирования экономической неоднородности пространства. Как известно, чем выше уровень междисциплинарного проникновения в суть проблем, тем долговечней методологический аппарат их исследований.

Список литературы

- [1] *Дмитревский Ю. Д.* Природный потенциал и его количественная оценка // Сов. географы XXI МКГ. М.: Наука, 1968.
- [2] *Дмитриева О. Г.* Региональная экономическая диагностика. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского ун-та экономики и финансов, 1992.
- [3] *Игнатенко Н. Г., Руденко В. П.* Природно-ресурсный потенциал территории. Географический анализ и синтез. Львов: Вища шк. Изд-во при Львов. ун-те, 1986.
- [4] *Миц А. А.* Экономическая оценка природных ресурсов (научно-методические проблемы учета географических различий в эффективности использования). М.: Мысль, 1972.
- [5] *Миско К. М.* Ресурсный потенциал региона (теоретические и методические аспекты исследования). М.: Наука, 1991.
- [6] *Приваловская Г. А., Рунова Т. Г.* Естественные ресурсы в народном хозяйстве СССР. М.: Знание, 1977.
- [7] *Рожков В. П.* Задачи изучения агропотенциала // Потенциал геосистем и пути его реализации / Ред. А. И. Щетников, В. В. Рюмин. Иркутск: Изд-во Ин-та геогр. СО АН СССР, 1989.
- [8] *Шарыгин М. Д., Столбов В. А.* Концепция регионального капитала в современных географических исследованиях / География на рубеже тысячелетий // Труды XII съезда Русского географического общества. Т. 1. СПб., 2005.

Санкт-Петербург
n-zigern@mail.ru

Поступило в редакцию
21 декабря 2010 г.

Изв. РГО. 2011. Т. 143. Вып. 5

© **В. Л. МАРТЫНОВ, И. Е. САЗОНОВА**

ТРАНСФОРМАЦИЯ ОТРАСЛЕВОЙ И ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ ЛАТВИИ В ПОСТСОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ

На 2011 год приходится своеобразный юбилей — 20-летие прекращения существования Советского Союза. Официальной датой «упразднения» СССР считается 6 декабря 1991 г. — день подписания Беловежских соглашений. Но реально процесс распада начался раньше, 5 сентября 1991 г., когда Государственный совет СССР, неконституционный орган власти, созданный после событий 19—21 августа, признал независимость трех прибалтийских республик — Эстонии, Латвии и Литвы. Считается, что этим трем государствам удалось достичь наибольших успехов в экономическом и социальном развитии среди всех республик бывшего Союза. Они вступили в НАТО, стали членами Европейского союза и присоединились к Шенгенской зоне, а Эстония также к «зоне евро» (январь 2011 г.). Положение трех прибалтийских государств во внешнем для них мире несомненно улучшилось.

Но что изменилось внутри этих государств, как трансформировалась пространственная структура общества и отраслевая структура экономики? К сожалению, ответов

на эти вопросы в отечественных источниках немного. Вполне возможно и даже наверняка, экономикогеографы прибалтийских стран активно изучают эти проблемы, но, видимо, их труды полностью «оседают» в пределах своих стран.

Попытаемся разобрать основные процессы и проблемы пространственного развития прибалтийских государств на примере самого крупного из них — Латвии. Численность населения Латвии, по данным последней Всесоюзной переписи населения 1989 г., составляла 2670 тыс. чел. По состоянию на февраль 2011 г. в пределах этого государства проживало 2227.7 тыс. чел. [2], или 83.4 % от населения 1989 г. В России очень много и часто говорят о депопуляции, причем иногда говорят так, будто это только российское явление. Но если бы за постсоветское время население России сокращалось таким же темпами, как и в Латвии, то сейчас в стране проживало бы немногим более 120 млн чел., реально — более 140 млн чел. Основной фактор, определяющий снижение численности населения Латвии — естественная убыль, размеры которой нарастают. В январе 2009 г. — смертность превышала рождаемость в 1.56 раза, в январе 2011 г. в 1.79 раза [2].

Большое значение имеет также миграционный отток населения, темпы роста которого очень высоки. Если в январе 2009 г. эмиграция превышала иммиграцию в 1.7 раза, то в январе 2011 г. — в 3.7 раза, при этом абсолютный объем эмиграции вырос за то же время в 2.3 раза [2]. Безусловно, значительную часть миграционного потока, направляющегося за пределы Латвии, составляют трудовые мигранты, которые имеют намерение вернуться в страну, но когда это произойдет и произойдет ли вообще, неизвестно. Массовая эмиграция никогда ранее для Латвии не была характерна — ни во времена межвоенной независимости, ни в советское время. Наоборот, в советские годы в пределы Латвийской ССР шел устойчивый поток переселенцев из других республик Союза. Демографические показатели современной Латвии вряд ли позволяют относить ее к числу процветающих государств. Случаев, когда в благополучных и динамично развивающихся странах отмечается отрицательная динамика естественного прироста и растущий миграционный отток населения, до сих пор известно не было. Вполне возможно, что перепись населения, проведенная весной 2011 г., покажет численность населения страны еще меньшую, чем данные текущего учета [1]. Менялась также и система расселения страны (табл. 1).

Если для России последних десятилетий характерен приток населения в крупные города, главным образом в Москву, то в Латвии ситуация обратная. Происходит деконцентрация населения, доля крупных городов снижается главным образом за счет Риги. Сокращается не только доля, но и численность населения латвийской столицы: в 1990 г. население Риги составляло 909 тыс. чел., в 2010 г. — 706 тыс. чел. Видимо, какая-то очень небольшая часть этого снижения объясняется процессами субурбанизации. Численность населения региона Пиерига, окружающего столицу, за тот же период возросла с 379 до 389 тыс. чел. Но это буквально «капля в море». Можно утверждать, что основным фактором, определяющим снижение доли и численности населения латвийской столицы, является системная деиндустриализация Латвии, происходившая на протяжении всего постсоветского периода и затронувшая, естественно, главным образом Ригу. Если в Москве и других крупных российских городах деиндустриализация компенсировалась ускоренным развитием сферы обращения и сферы услуг, то в Риге и вообще в Латвии, как ни странно, этого не произошло. Сфера обращения и сфера услуг развивалась, но поглотить всё или даже большую часть безработ-

Таблица 1

Доля крупных городов Латвии
в населении страны, 1990—2000 г. (%)*

Город	1990 г.	2000 г.	2010 г.
Рига	34.1	32.2	31.4
Даугавпилс	4.7	4.9	4.6
Елгава	2.8	2.7	2.9
Екабпилс	1.2	1.2	1.2
Юрмала	2.3	2.3	2.5
Лиепая	4.3	3.8	3.7
Резекне	1.6	1.7	1.6
Валмиера	1.1	1.2	1.2
Вентспилс	1.9	1.8	1.9
Всего	53.8	51.6	51.0

Примечание. * Рассчитано по: [3].

Таблица 2

**Валовый внутренний продукт по крупным регионам Латвии,
1995—2008 гг. (в текущих ценах)***

Город	1995 г.			2000 г.			2008 г.		
	1**	2***	3****	1	2	3	1	2	3
Латвия	2615074	100	1052	4750756	100	2002	16188232	100	7144
Рига	1216524	46.5	1488	2633965	55.4	3459	8749588	54.1	12234
Пиери́га	312902	12	868	483736	10.2	1351	2056433	12.7	5370
Видземе	180290	6.9	682	288359	6.1	1127	1065875	6.6	4503
Курземе	386186	14.8	1147	621874	13.1	1938	1688246	10.4	5579
Земгалия	231316	8.8	763	345111	7.3	1178	1237667	7.6	4378
Латгалия	286030	10.9	709	374125	7.9	975	1358320	8.4	3926

Примечание. * Рассчитано по [4]; ** — всего, тыс. лат.; *** — доля в ВВП страны (%); **** — ВВП на душу населения, тыс. лат.

ного населения не могла. Сейчас Рига формирует значительную часть потока мигрантов, устремляющихся за пределы страны, почти исключительно в другие страны Евросоюза (Великобритания, Ирландия, Швеция и другие государства).

Значение остальных городов меняется слабо. Это либо моноотраслевые города (например, порты Вентспилс и Лиепая, город-курорт Юрмала), либо организующие центры примыкающих к ним территорий. Высоким уровнем социально-экономического развития эти города не отличались, соответственно и снижаться этому уровню в постсоветское время было некуда.

Пространственные особенности экономического и демографического развития Латвии различаются (табл. 2).

ВВП Латвии рос весьма впечатляющими темпами. В номинальном исчислении он увеличился в 1995—2008 г. в 6.2 раза. Курс лата при этом менялся очень мало: он был привязан к германской марке, а после введения евро получил привязку к единой европейской валюте. Но мировой финансовый кризис 2008 г. в латвийской экономике проявился очень ярко: в 2009 г. ВВП в текущих ценах составлял 80.8 % от уровня 2008 г., в 2010 г. — 61.2 % (рассчитано по: [5]). Столь значительные колебания свидетельствуют о крайней неустойчивости современной латвийской экономики, очень высокой ее зависимости от глобальной финансовой системы и как следствие о том, что сама Латвия на состояние собственной экономики воздействовать практически не в состоянии.

На протяжении всего исследуемого периода прослеживается неуклонное увеличение доли «столичного региона», включающего в свой состав Ригу и Пиери́гу. В 1995 г. на долю этого региона приходилось 58.5 % ВВП Латвии, в 2000 г. — 65.6, в 2008 г. — 66.8%. Таким образом, пространственные особенности трансформации системы расселения и пространственной структуры экономики имеют разнонаправленный характер. Уровень концентрации населения сокращается, экономики — увеличивается. При этом усиливается региональное экономическое неравенство. Если в 1995 г. разрыв по уровню ВВП на душу населения между самым богатым регионом, Ригой, и самым бедным регионом, Видземе, составлял 2.2 раза, то в 2008 г. разрыв между Ригой и Латгалией, занявшей место Видземе в качестве самого бедного региона, составил 3.1 раза. Нарастание межрегиональной дифференциации, как можно предположить, является и будет являться серьезным осложняющим фактором развития Латвии. Столь значительные различия труднообъяснимы, поскольку по площади Латвия — очень небольшое государство (64.6 тыс. км²), а расстояние от Риги до Даугавпилса — главного города Латгалии и второго по величине города страны, составляет 218 км по железной дороге и 232 км по автодороге. Менялась не только региональная, но и отраслевая структура валового внутреннего продукта (табл. 3).

С 1995 по 2010 г. прослеживается непрерывное и устойчивое снижение значения отраслей материального производства. Доля обрабатывающей промышленности в

Таблица 3
Отраслевая структура валового внутреннего продукта Латвии,
1995—2010 гг. (в текущих ценах)*

	1995 г.	2000 г.	2010 г.
Сельское и лесное хозяйство, охота	7.6	3.8	3.6
Рыболовство	0.4	0.3	0.1
Добыча полезных ископаемых	0.1	0.1	0.5
Обрабатывающая промышленность	18.2	12.3	10.9
Производство и потребление электроэнергии, газа и воды	4.4	3.2	3.7
Строительство	4.0	5.5	4.5
Услуги, в том числе:	53.3	64.3	66.3
оптовая и розничная торговля, ремонт автотранспортных средств, личной и бытовой техники	8.7	15.0	14.7
отели и рестораны,	0.9	1.0	1.2
транспорт, склады и коммуникации,	12.8	12.6	11.2
финансовое взаимодействие,	4.4	4.4	4.2
недвижимость, аренда и прочая коммерческая деятельность,	8.8	12.5	16.9
государственное управление и оборона, обязательное социальное страхование,	6.2	7.3	6.8
образование,	4.7	4.7	4.2
здравоохранение и социальная работа,	4.0	3.0	2.9
прочие коммунальные, общественные и персональные услуги,	2.9	3.6	4.2
налоги на продукты (минус субсидии)	12.1	10.5	10.4
Всего	100	100	100

Примечание. * Рассчитано по [4].

производстве ВВП снизилась за это время с 18.2 до 10.9 %, сельского и лесного хозяйства — с 7.6 до 3.6 %, рыболовства — с 0.4 до 0.1 %. При этом следует иметь в виду, что в Латвии, как и в других постсоветских странах, основное снижение объема производства промышленной и сельскохозяйственной продукции приходится на первую половину 90-х гг., т. е. к 1995 г. их доля уже была намного ниже, чем в конце советского периода. Но при этом существенно выросла доля услуг — с 55.3 до 66.3 %. Увеличение доли услуг в ВВП очень часто трактуется как признак перехода к постиндустриальному обществу, но для постсоветских государств, включая Латвию, эта трактовка явно не подходит. Постиндустриализация в развитой части мира опирается на мощный индустриально-аграрный фундамент. Нигде в постиндустриальных странах переход к «новому обществу» не сопровождается сокращением объемов промышленного и сельскохозяйственного производства в целом, это производство либо растет, либо по крайней мере остается на прежнем уровне.

В Латвии рост значения сферы услуг связан с резким сокращением объемов производства продукции отраслей материального производства. Это подтверждается соотношением долей разных отраслей сферы услуг. «Высокотехнологичные» направления сферы услуг если не теряют свои позиции, то с трудом сохраняют их. В качестве примера можно привести образование и здравоохранение. Доля образования в 1995 и 2000 г. составляла 4.7 %, в 2010 г. снижается до 4.2 %. Доля здравоохранения и социальной работы устойчиво сокращается (1995 г. — 4 %, 2000 г. — 3 %, 2010 г. — 2.9 %). Снижается доля такой жизненно важной для Латвии группы отраслей, как «транспорт, склады, коммуникации», доля которой сократилась с 12.8 % в 1995 г. до 11.2 % в 2010 г.

Обращает на себя внимание также крайне низкая доля группы отраслей «отели и рестораны», хотя эта доля обнаруживает некоторые тенденции к росту (1995 г. — 0.9 %, 2010 г. — 1.2 %), что примерно соответствует доле этой отрасли в валовом региональном продукте субъектов Российской Федерации, расположенных на северо-запа-

Таблица 4

Объем пассажирских перевозок, млн пассажиров*

Годы	Железнодорожный транспорт	Воздушный транспорт	Морской транспорт
1990	144.5	2.2	0.04
2000	18.2	0.3	0.06
2010	21.5	2.9**	0.8

Примечание. * Для морского транспорта — прибытие и отправление пассажиров через порт Рига, составлено по [6, 7]; ** 2009 г.

де страны. Можно задаться вопросом: если в Латвии, богатой достопримечательностями и рекреационными возможностями, располагающей множеством мест размещения (на самом известном портале бронирования гостиниц www.booking.com зарегистрировано 124 гостиницы в Риге, 36 — в Юрмале), доля этой группы отраслей столь низка, то на что рассчитывают регионы России, провозглашающие развитие туризма своей приоритетной задачей? При этом во Пскове, например, гостиниц и других мест размещения ныне 6 при населении города около 200 тыс. чел.

Очень быстро растет доля отраслей, не требующих высокой квалификации персонала, равно как и применения «высоких технологий». К числу таковых можно отнести, например, операции с недвижимостью и аренду, доля которой за 1995—2010 гг. выросла едва ли не вдвое — с 8.8 до 16.9 %. Во многом этот рост доли был связан с фантастически высокими темпами роста цен на недвижимость, характерным не только для Латвии, но для других прибалтийских стран, так же как и для России, в первые годы XXI в. К 2008 г. этот рост приостановился, а сейчас можно даже утверждать, что он сменил знак. Но рост ВВП за счет данной группы отраслей во многом фиктивен — растет не объем производства продукции экономики, как таковой, растут лишь цены. При этом большая часть продаваемой и покупаемой недвижимости в Латвии, как и в России, создана в основном в советское время. Бурными темпами развивается также группа отраслей, обозначаемая как «оптовая и розничная торговля, ремонт автомобилей, мотоциклов, личной и бытовой техники». С 1995 по 2000 г. ее доля выросла с 8.7 до 15 %, к 2010 г. снизившись до 14.7 %. Но даже в нынешнем состоянии доля этой группы отраслей превосходит долю обрабатывающей промышленности примерно в 1.5 раза. Однако и эта отрасль, как торговля, так и ремонт, новой продукции в сущности не создает.

Преимущественное развитие именно этих групп отраслей определило усиление экономического значения Риги. Сосредоточивая без малого треть населения Латвии, город концентрирует и большую часть «ликвидной» недвижимости, в столице самые высокие цены на нее. Здесь же располагаются и основные предприятия оптовой торговли, а также крупнейшие магазины Латвии.

В Риге, само возникновение и существование которой определялось ее транспортно-географическим положением, на протяжении всего постсоветского времени не появилось ни одного крупного объекта пассажирской транспортной инфраструктуры, хотя направления дальних пассажирских транспортных связей города изменились коренным образом, развернувшись в сторону Европейского союза. Это подтверждается данными о пассажирских перевозках разными видами магистрального транспорта (табл. 4).

Хорошо заметно скачкообразное снижение объема пассажирских железнодорожных перевозок. В настоящее время в Ригу прибывает и отправляется 4—5 пар дальних пассажирских поездов в сутки. Эти поезда соединяют латвийскую столицу с государствами СНГ, в основном Россией (две пары на Москву, одна на Санкт-Петербург). На железнодорожном транспорте прослеживаются тенденции к некоторому росту пассажирополюта, но этот рост отмечается лишь по отношению к критически низкому уровню 2000 г. Основная часть пассажиров перемещается в пригородном сообщении, но и

Таблица 5

**Грузопоток через порты Рига и Вентспилс
(% от суммы отправления и прибытия) 2009 г.***

	Рига	Вентспилс
Каменный уголь	47	19.6
Нефтепродукты	21.9	60.2
Минеральные удобрения	6.5	0
Древесина и изделия из нее	6	1.6
Калийные соли	0	4.1
Прочие грузы	18.6	14.5

Примечание. * Составлено по [6].

его объемы резко снизились, поскольку основным их направлением является Юрмала. А в Юрмале почти все пансионаты, санатории, дома отдыха советских времен ныне представляют собой руины в буквальном смысле этого слова. Вместо них построены многочисленные маленькие гостиницы, но обеспечить не то что прежний, но хотя бы близкий к нему поток отдыхающих эти гостиницы не в состоянии. Однако в последние годы все же прослеживается рост численности приезжающих на Рижское взморье как из России, так и из государств Евросоюза.

Но пассажиропоток авиационного и морского транспорта, посредством которых Латвия сообщается в основном с другими, территориально отдаленными, государствами Евросоюза, растет очень быстро. В авиационном сообщении после кризиса 90-х гг. пассажиропоток восстанавливался, а затем и рос очень быстро. Латвийская национальная авиакомпания «AirBaltic» стала одним из лидеров рынка «бюджетных» авиаперевозчиков Европы. Объем морского пассажирского сообщения, главным регулярным направлением которого ныне является направление Рига—Стокгольм, вырос в сравнении с советским временем примерно в 20 раз.

Однако паромы в Стокгольм уходят с Морского вокзала, построенного в 1965 г. к 25-летию Советской Латвии. Аэропорт «Рига» остается крупнейшим аэропортом Прибалтики, но построен он еще в 1974 г., правда активно реконструируется в последние годы. Огромный железнодорожный вокзал 1960 г. постройки занят главным образом многочисленными торговыми точками, «обменниками», офисами и так далее, рядом с ним выстроен торговый комплекс, соединенный с вокзалом переходом.

О том, что в экономическом отношении Латвия по-прежнему теснее связана с Россией и другими бывшими республиками СССР, чем с Европейским союзом, свидетельствуют данные о структуре грузопотока, проходящего через главные порты этой страны — Ригу и Вентспилс (табл. 5).

Очевидно, что ни один из главных видов грузов, проходящих через порты Латвии, в стране не производится. Практически весь грузопоток, проходящий через латвийские порты, представляет собой русский и белорусский транзит. Но в последние десятилетия меняется структура этого транзита, а вместе с ней и значение главных портов (табл. 6).

Таблица 6

**Грузооборот главных портов Латвии, 1991—2010 гг. (тыс. т)
по сумме отправления и прибытия***

Рига			Вентспилс		
1991 г.	2000 г.	2010 г.	1991 г.	2000 г.	2010 г.
5523	13352	30476	24758	34755	24816

Примечание. * Составлено по [6, 7].

Объем перевозок нефтеналивного Вентспилса, резко увеличившийся в «лихие 90-е» за счет вывоза нефти из России, во многом бесконтрольного, за первое десятилетие XXI в. снизился до уровня 1991 г. Это можно связать со строительством новых портов на российском побережье Балтийского моря, в особенности Приморска. Но одновременно с этим очень быстро рос объем перевозок через «сухогрузный» Рижский порт, главным образом за счет вывозимых из России каменного угля и минеральных удобрений. Однако строящийся и частично введенный в эксплуатацию порт в Усть-Луге предназначен в основном для перевалки именно этих грузов. Оценить перспективы развития морских портов Латвии в связи с постройкой новых портов России сложно, но блестящими их назвать вряд ли получится.

Внешнее «процветание» нынешней Латвии во многом иллюзорно. «Европейскость» латвийского государства, пропаганде которой в республике уделяется большое внимание, — в значительной мере миф. Современная латвийская реальность сходна со многими бывшими советскими республиками, но с Западной и Северной Европой имеет очень мало общего. Постсоветское двадцатилетие не принесло латвийскому государству того благополучия, на которое оно рассчитывало при своем возникновении в 1991 г.

Демографическая ситуация очень сложна, и ожидать ее изменения к лучшему вряд ли стоит. Усиливается межрегиональная дифференциация. Экономика основывается на созданной в советские времена инфраструктуре. Новые предприятия и отрасли промышленности практически не создаются в отличие, например, от России. Большая часть экономической деятельности заключается в перепродаже инфраструктуры и получении «инфраструктурной ренты». Но сама возможность получения этой ренты обеспечивается за счет взаимодействия с Россией, для которой все более приоритетными являются интересы собственной экономики. Конечно, есть вероятность того, что Латвия сумеет преодолеть негативные тенденции в демографии, социальной сфере, экономике, и исключать такое развитие событий никак нельзя. Но сейчас анализ общей направленности процессов демографического, социального, экономического развития за годы независимости не дает оснований для оптимистических прогнозов.

Список литературы

- [1] Латвия потеряла пятую часть жителей. URL: <http://www.regnum.ru/news/fd-abroad/society/1384614.html>.
- [2] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/population-key-indicators-30624.html>.
- [3] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/population-database-30625.html>.
- [4] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/gross-domestic-product-database-30518.html>.
- [5] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/gross-domestic-product-key-indicators-30517.html>.
- [6] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/transport-database-30712.html>.
- [7] Latvijas statistika. URL: <http://www.csb.gov.lv/en/statistikas-temas/transport-key-indicators-30711.html>.

Санкт-Петербург
lwowich@land.ru

Поступило в редакцию
28 марта 2011 г.