

держка на всех уровнях. От позиции местного руководства, а также от финансового состояния крупных хозяйств зависело обеспечение личных подворий техникой, кормами, получение ссуды на ремонт надворных построек и строительство жилья, покупку молодняка птицы и скота, зооветеринарное обслуживание и т.д. И в этот период связи ЛПХ с сельхозпредприятиями (за счет которых, как и прежде, они функционировали) стали еще теснее. Однако вследствие ослабления государственной поддержки всего АПК (сокращение бюджетного финансирования, разрушение межотраслевого взаимодействия, появление диспаритета цен, удорожание сельскохозяйственной техники, неприменение интенсивных технологий и т.д.) возможности сельхозпредприятий в оказании материально-технической помощи личным подворьям снизились. В результате к концу периода отчетливо проявилась тенденция замедления темпов развития ЛПХ.

Хотя в 1990-е гг. роль индивидуальных хозяйств населения в сельской экономике поднялась, в их деятельности было много вопросов, требующих решения на федеральном, региональном и местном уровне. Определение мер государственной и региональной политики в отношении приусадебных хозяйств населения оставалось актуальным.

Н.С. СУТУРИНА

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ЗАБАЙКАЛЬЯ

Забайкальский край является одним из регионов с высоким ресурсным потенциалом, уникальным по разнообразию полезных ископаемых. По объему разведанных природных кладовых Забайкалье занимает одно из ведущих мест в России. На территории края имеются значительные запасы железа, титана, ванадия, меди, никеля, цинка, урана, тантала, плавикового шпата, угля, молибдена, свинца, золота, серебра. На формирование промышленности с сырьевой направленностью повлияли удаленность от центра России, суровые климатические условия, закрытость региона в течение длительного периода в связи с военной стратегией. Ведущими отраслями промышленности в регионе являются электроэнергетика, добыча полезных ископаемых, цветная металлургия, пищевая, угольная, легкая, лесная и деревообрабатывающая. Добычу угля осуществляют ОАО «Разрез Харанорский», ООО «Читауголь», «Разрез Уртуйский» — структурное подразделение ОАО «Приаргунское производственное горно-химическое объединение» и малые разрезы (Апсатский, Зашуланский, Буртуйский, Кутинский), которые добывают уголь для местных нужд. На территории края добывают и обогащают медные, вольфрамовые, молибденовые руды, а также руды редких (тантал, ниобий) и драгоценных (золото) металлов. Производственную деятельность по их

выпуску осуществляют ОАО «Забайкальский горно-обогатительный комбинат», ОАО «Жирекенский горно-обогатительный комбинат», ООО «Старательская артель «Кварц» и золотодобывающие организации (*Инвестиционный паспорт Читинской области. Чита: Экспресс-изд-во, 2007. С. 12*).

При анализе минерально-сырьевой базы Забайкальского края были выделены две территориально обособленные области — Юго-восток (Забайкальский территориальный горно-металлургический комплекс) и Север (Чарский территориально промышленный комплекс), где сконцентрирован ряд крупных месторождений черных, цветных, благородных металлов и угля. Месторождения золото- и железосодержащих медных руд на Быстринской площади, а также геологоразведочные работы на Култуминском и Лугоканском рудных узлах, Бугдаинском золотомолибденовом месторождении и других перспективных площадях формируют предпосылки для создания на юго-востоке края крупного горнодобывающего предприятия в ближайшие годы, а также строительства Березовского горно-обогатительного комбината. Предполагается запуск Ново-Широкинского рудника, строительство обогатительной фабрики на Нойон-Тологойском месторождении полиметаллов, ввод в эксплуатацию Воздвиженского месторождения.

В структуру Забайкальского территориального горно-металлургического комплекса войдут завод цветных металлов и Бугдаинский, Быстринский, Лугоканский, Култуминский, Ново-Широкинский, Березовский горно-обогатительные комбинаты. Вблизи комплекса расположены Кутинский и Харанорский угольные разрезы и Харанорская ГРЭС, что позволит обеспечить строящиеся объекты энергоресурсами. Стратегически важным для экономики остается реализация инвестиционных проектов по развитию Севера края (зона Байкало-Амурской магистрали — Чарский территориально промышленный комплекс, в том числе Удоканское, Чинейское, Катунинское, Апсатское, Читкандинское, Голевское и другие месторождения).

Электроэнергетика в границах Забайкалья представлена ОАО «ТГК-14» с установленной мощностью 513 МВт, Харанорской ГРЭС — филиалом ОАО «ОГК-3» — 430 МВт, Краснокаменской ТЭЦ (ОАО «Приаргунское производственное горно-химическое объединение») — 410 МВт, Первомайской ТЭЦ (ОАО «Забайкальский горно-обогатительный комбинат») — 24 МВт (*Там же. С. 15*). Организации электроэнергетики полностью обеспечивают потребность экономики региона в энергоресурсах и надежное энергоснабжение потребителей. Но освоение месторождений Севера Забайкальского края невозможно без строительства новых мощностей по выработке электроэнергии. В этом направлении в настоящее время Министерством промышленности и энергетики Забайкальского края прорабатываются различные варианты, в том числе и строительство Мокской ГЭС на р. Витим, строительство ТЭЦ на Читкандинском месторождении угля

Министерством промышленности и энергетики Забайкальского края вступающий в мировой кризис 2008 г. в целом был отмечен интенсивным

развитием горнорудного комплекса, в том числе значительным количеством введенных промышленных объектов. ООО «Ильдиканзолото» построено и введено в эксплуатацию предприятие по добыче золота на рудном месторождении Савкинское. Практически завершено строительство рудника на Новоширокинском месторождении. Возобновлена золотодобыча на Амазарканском месторождении и на бывшем участке Солкоконт (Рудтехнология), с незначительным спадом сохранен объем россыпной золотодобычи. Продолжились геологоразведочные работы на золоторудных месторождениях Тасеевское, Любавинское, Верхне-Алиинское, Александровское, Наседкинское, Ключевское, на Нойон-Тологойском полиметаллическом и Чинейском железо-титан-ванадиевом месторождениях (*Отчет органов исполнительной власти Забайкальского края о выполнении в 2008 г. Программы социально-экономического развития Читинской области на 2006–2010 гг. С. 55 [Электронный ресурс]. URL: www.economic.chita.ru*).

Развитие промышленности требует решения вопроса инфраструктурных ограничений, в первую очередь, по обеспечению грузоперевозок. Речь идет как об увеличении нагрузки на существующие магистрали, так и о строительстве новых линий. Забайкальский край характеризуется наличием развитой транспортной инфраструктурой (Транссибирская и Байкало-Амурская железнодорожные магистрали, автомобильные дороги федерального значения Чита–Хабаровск, Чита–Забайкальск). Наиболее густая транспортная сеть в центральных и юго-восточных районах. Северные и юго-западные районы слабо обеспечены транспортными путями. Транспортная сеть представлена железнодорожным, автомобильным, авиационным и в незначительной степени водным (речным) транспортом.

Железнодорожный транспорт Забайкальского края является одним из основных звеньев транспортной сети Сибирского федерального округа, который не имеет экономической альтернативы при перевозке стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния. Кроме того, это единственный вид транспорта круглогодичного всепогодного действия. В зоне железных дорог находится основная часть экономически развитых районов. Имеющиеся железнодорожные линии ориентированы на транзитные перевозки и на обеспечение эксплуатации действующих предприятий края.

Реконструкция южного направления дороги является частью инвестиционного проекта ОАО «РЖД» «Перевозка нефти на Китай». Согласно прогнозам ОАО «РЖД», нефть далеко не единственный и не постоянный источник загрузки магистрали. Строительство новой железнодорожной линии Нарын — Газимурский Завод — Лугокан это долговременная перспектива увеличения грузоперевозок. Предполагается, что 70% рудного концентрата с построенных горно-обогатительных комбинатов пойдет через Забайкальск в Китай (*Официальный портал органов исполнительной власти Забайкальского края [Электронный ресурс]. URL: www.e-zab.ru*). По

данным маркетинговых исследований, на существующих угольных разрезах края прогнозируется появление экспортных перевозок в Китай через Забайкальск, а также есть перспективы увеличения перевозок леса.

Немаловажным условием реализации основных стратегических направлений является развитие автомобильных дорог. Для развития экономики края (основу которой должны составлять добывающие и перерабатывающие производства), где имеют место большая удаленность населенных пунктов друг от друга и отсутствие авиарейсов в районы края, автодорожная инфраструктура имеет решающее, основное значение. Все автомобильные дороги проходят по населенным пунктам и имеют большое народнохозяйственное значение. Связывая районы края, они дают выход грузопотокам на Транссибирскую магистраль. Федеральная автомобильная дорога Чита–Хабаровск будет обеспечивать круглогодичный проезд через всю территорию страны.

Автомобильный транспорт незаменим при перевозках дорогостоящих грузов на средние и короткие расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, агрокомплексе, строительной индустрии. Для обеспечения инфраструктурой развитие промышленного комплекса на юго-востоке Забайкальского края включено строительство автомобильной дороги Сретенск–Усть-Карск. Необходимо и ускорение строительства федеральной автомобильной дороги «Амур» сообщением Чита–Хабаровск и подъездов к ней от зон реализации инвестиционных проектов; автомобильной дороги федерального значения А-166 Чита–Забайкальск до границы с Китайской Народной республикой. Причем, ввод в строй автодороги федерального значения А-166 будет способствовать вовлечению Забайкальского края в экономическое сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в частности, с Китайской Народной Республикой, и увеличению поступлений в федеральный бюджет от таможенных платежей и сборов на территории Забайкальского края. Этой цели будет служить и реализация инвестиционного проекта по комплексной реконструкции участка Карымская — Забайкальск Забайкальской железной дороги, так называемый Южный ход. После завершения данного проекта и строительства автомобильной дороги А-166 станция Забайкальск станет крупнейшим пограничным пунктом.

Повышение обеспеченности автомобильными и железными дорогами является одной из главных задач по социально-экономическому развитию края. Несмотря на то, что необходимость поддержания объектов транспортной инфраструктуры в рабочем состоянии и новое транспортное строительство требуют значительных капитальных затрат, указанное направление является одним из важных приоритетов повышения инвестиционной привлекательности Забайкальского края.

В транспортной инфраструктуре Забайкалья особое место занимают авиалинии. В настоящее время на территории края действуют 2 аэ-

ропорта: в городе Чите и в селе Чара. Аэропорт Читы очень перспективное предприятие, как в плане развития инфраструктуры, так и в плане темпов роста пассажирских и грузовых перевозок. Этому благоприятствуют ускоряющиеся темпы развития экономики Забайкальского региона и Восточной Сибири в целом. В настоящее время аэропорт активно развивается: ведется строительство VIP и конференц-залов, начаты работы по установке телетрапов. Рейсы из аэропорта выполняют такие крупные авиакомпании, как Kras-Air, S-7, Уральские авиалинии, Vim-avia, Air-China. Постоянно расширяется география полетов. Перевозка пассажиров и грузов осуществляется в крупные центры России: Барнаул, Благовещенск, Екатеринбург, Иркутск, Кемерово, Москва, Новосибирск, Норильск, Омск, Самара, Санкт-Петербург, Владивосток, Якутск, Хабаровск. С 2006 г. возобновлены полеты по международному авиамаршруту: Чита–Хайлар–Пекин (*Справочник административно-территориального устройства Читинской области. Чита, 2007. С. 18*).

В последние годы регион привлекает российских и иностранных инвесторов. Рост инвестиций в основной капитал, как отмечалось выше, происходит, в основном, за счет развития транспортной инфраструктуры края. По данным Министерства промышленности и энергетики Забайкальского края, ООО «Забайкальский цемент» в 2008 г. приступило к реализации инвестиционного проекта по строительству цементного завода мощностью 1,3 млн т цемента в год на границе Оловянинского и Могойтуйского районов; инвестиции были направлены на проектирование завода, разработку бизнес-плана, проектирование карьеров цементного сырья и другие мероприятия. В поселке Дровяная на средства международной компании Universal Timber Resources Limited, объединяющей китайские и бразильские активы, совместно с ООО «Забайкальская лесная компания» строится деревообрабатывающий цех. Ввод в эксплуатацию данного цеха предусмотрен в 2009 г. с возможностью производства мебельно-деревоволоконных плит. ООО ЦПК «Полярная» приступило к реализации инвестиционного проекта по строительству Амазарского целлюлозного завода на территории Могочинского района — заключены договоры на разработку технико-экономического обоснования с ОАО «Сибгипробум»; с этой целью приобретаются необходимые техника и оборудование. Для развития новых конкурентоспособных промышленных производств, для привлечения крупных капиталовложений, в том числе иностранных, на территории п. Забайкальск идет строительство завода по сборке электробытовых товаров «Дуэт» (*Отчет органов исполнит. власти Заб. края ... С. 52, 55 [Электронный ресурс]. URL: www.economic.chita.ru*).

Одним из основных факторов, влияющих на развитие края в сфере туризма, является наличие природно-туристских ресурсов. Территория Восточного Забайкалья обладает большим разнообразием природных ландшафтов, уникальными памятниками природы, сложными локаль-

ными препятствиями, поэтому является перспективным районом для проведения различных видов самостоятельных и организованных туристских путешествий. Благоприятные природные условия, определяющие развитие тех или иных форм туризма, замыкаются на природных ландшафтах. Для региона характерны средневысотные горы, покрытые таежными лесами с широкими долинами (местами заболоченные), на юго-востоке — степи; на юго-востоке и юге в Забайкалье вдаётся северная оконечность Центральной азиатской степи, на севере и юго-западе — гольцовые гребни. По богатству и разнообразию природных факторов край является уникальным: красивые леса южной части горной тайги; сосновые леса с подлеском из рододендрона даурского; живописные лесостепные ландшафты южной и средней части края с березово-сосновыми лесами, обилием грибов и ягод.

Климат Забайкалья резко-континентальный, суровый, сильно отличается от соответствующих широт Русской равнины, Западной Сибири и Дальнего Востока. Характерны большие суточные и годовые амплитуды колебаний температуры воздуха, обилие солнечного сияния, большое различие в количестве выпадающих осадков в межгорных понижениях и на гребнях хребтов, большая сухость воздуха в котловинах и относительная влажность в горах. По числу часов солнечного сияния в ноябре-марте Забайкалье превосходит все другие районы Российской Федерации. Малая высота снежного покрова, а в некоторых районах его отсутствие и низкие температуры воздуха, позволяют только на ограниченных территориях развивать лыжный и горнолыжный туризм.

Малая плотность населения, а в горно-таежных районах полное отсутствие человека и его деятельности определяют высокую степень чистоты атмосферы и природных водоемов. Обилие чистых горных и равнинных рек (например, реки Менза, Витим, Чара, Ингода, Онон); разнообразных по глубине и солёности озёр (система Ивано-Арахлейских озёр, озера Ничатка, Даватчан, Зун-Торей и Барун-Торей, Ножий) представляет собой огромный ресурс для всевозможных водных путешествий и спортивных мероприятий: от экстремального рафтинга до неторопливого сплава, от погружения с аквалангом до круглогодичной рыбалки. Ивано-Арахлейские озера, расположенные в пределах транспортной доступности и обладающие природным экологическим фоном высокого качества, занимают особое место в широком спектре туристических ресурсов. Современная и перспективная пригодность этой территории оценивается как весьма благоприятная.

Забайкальский край обладает уникальными минеральными источниками. По физико-химическому составу они весьма разнообразны. Минеральные воды Забайкалья, часто выходящие на дневную поверхность в живописной горно-таежной местности и вблизи горных рек, являются отличным ресурсом для проведения оздоровительных мероприятий на-

селения. В отличие от многих районов центральной России, в Забайкальском крае качество поверхностных и подземных вод в большинстве своем соответствуют гигиеническим нормам, и они могут использоваться для питьевых и бытовых нужд без предварительной обработки.

Оценка территории по ряду специальных параметров: разнообразие туристических ресурсов, сложившийся и потенциальный спектр видов туристической деятельности, интенсивность посещения территории, развитость сервисной инфраструктуры позволяют выделить в административных границах Забайкальского края пять туристических зон: Центральная зона, Северная, Юго-Западная, Южная и Восточная (приграничные районы).

Из приграничных районов первую позицию в спортивном и познавательном отношении занимает Юго-Западная туристическая зона. С юга зона примыкает к государственной границе России с Монголией. По строению рельефа здесь выделяется северная часть Хэнтэй-Чикойского нагорья (хребты Мензинский, Асинский, Чикоконский, Эсутайский, Буркальский, Куналейский, Становик, Чатангинский, Онон-Бальджинский), и отдельные хребты (Яблоновый — южная часть, Малханский, Цаган-Хуртэй). Такая территория дает возможность организовывать здесь сложные спортивные (водные, велосипедные, лыжные, пешие) походы и путешествия. Познавательный потенциал этой туристической зоны заключается в уникальных памятниках природы: озеро Шебеты и скальный ансамбль Ламский Городок; охранный заповедник «Сохондинский»; Чикойский монастырь; Бурсомонский дацан (хранилище литературного памятника буддизма — «Ганчжур»); многослойные археологические памятники. Здесь возможно развитие спортивных охотничьих туров, агротуризма (знакомство с сельским бытом, участие в добыче и переработке кедрового ореха).

Центральная туристическая зона не имеет непосредственной границы с зарубежьем, но она выполняет основную функцию по организации и координации региональной и международной туристической деятельности в регионе (краевой центр — город Чита, где есть относительно развитая туристская инфраструктура). Здесь сформирован основной транспортный узел (вокзалы, аэропорт, транспортные предприятия), сосредоточен информационный ресурс, расположены разнообразные историко-культурные туристические объекты и туристические фирмы.

Северная туристическая зона богата хребтами: Яблоновый и Черский (северная часть), Муруйский, Тунгирский, Янкан, Нижнекаларский, Каларский, Удокан, Кодар. Остроконечные пики хребта Кодар с современными ледниками, сложными перевалами и бурными реками, многочисленные водопады и высокогорные озера, песчаная пустыня на «вечной» мерзлоте и потухшие вулканы — все это и многое другое способно удовлетворить запросы самых «бывалых» туристов. Байкало-Амурская магистраль сделала этот район доступным как с запада, так и с востока. С краевым центром территория связана воздушным сообщением. Увлекательные и сложные

маршруты по порожистым и своенравным рекам, горным отрогам хребтов с «крутыми» перевалами, заснеженным вершинам и ледникам, а также первозданные уголки богатой северной природы, самобытность и культура эвенкийских поселений и многое другое. В совокупности, все это привлекает не только многочисленных российских туристов, но и зарубежных.

Я.А. СУХОДОЛОВ

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ

Дореволюционный период. До революции русская внешняя торговля находилась в ведении двух министерств — Министерства финансов (таможенная политика, которую осуществляли Департамент таможенных сборов и Управление отдельного корпуса пограничной стражи) и Министерства торговли и промышленности (внешнеторговый оборот и торговое мореплавание).

Внешнеторговая политика дореволюционной России строилась на принципах свободной торговли. Почти все международные соглашения, заключенные Россией, содержали взаимные обязательства не стеснять торговые отношения между странами и торговыми партнерами (сейчас эти принципы положены в основу деятельности Всемирной торговой организации).

Методы, которыми государство влияло на характер внешней торговли в тот период, сводились в основном к таможенно-тарифному регулированию, которое осуществлялось через Департамент таможенных сборов. Сверх того государство на внешнюю торговлю не влияло, оно не покупало и не продавало, не ввозило и не вывозило товары. Его роль ограничивалась общим регулированием и созданием наиболее благоприятных условий для экспортно-импортных операций, проводимых торговыми фирмами и частными лицами. Исключение составлял лишь небольшой список товаров, относящихся к государственной монополии, а также товаров, импорт которых в Россию был ограничен требованиями санитарии. Что касается экспорта, то перечень ограничений здесь был минимальным.

Первая мировая война несколько скорректировала устоявшуюся внешнеторговую политику России. Был ограничен экспорт во вражеские страны и повышены таможенные тарифы на импорт из этих стран. Кроме того, в Министерстве торговли и промышленности были созданы три отдела, отвечавшие за развитие промышленности и рассматривавшие целесообразность внешнеторговых сделок в период военного времени с учетом национальных интересов страны.

После Февральской революции 1917 г. с целью сокращения дефицита товаров на потребительском рынке осуществлялась их закупка крупными