

Маршрут экскурсіі: Паставы (Рынкавая плошча, млын, цагельня каля аўтастанцыі) – Юнькі (млын) – Лучай (касцёл) – Дунілавічы (касцёл, млын, цагельня) – Алешына (цагельня, млын (ГЭС)) – Варапаева (царква, парк, млын, цагельня) – Рудка (цагельня) – Казлоўшчына (цагельня, капліца, сядзіба, млын) – Паставы.

Па выніках даследавання можна зрабіць шэраг высноў:

1. На тэрыторыі Пастаўшчыны ў канцы ў XIX – першай палове XX ст. існавала даволі шчыльная сетка водных млыноў. Агульная іх колькасць складала 28.

2. Водныя млыны размяшчаліся на Пастаўшчыне нераўнамерна. Большая іх колькасць знаходзілася ў паўднёвай частцы раёна, што звязана з прыроднымі асаблівасцямі: на поўдні – узгоркі Свянцянскіх градаў, на поўначы – Полацкая (Дзісенская) нізіна.

3. Млыны працавалі на энергіі падаючай вады і мелі прыблізна аднолькавыя канструкцыйныя элементы і тэхналагічныя працэсы.

4. Водныя млыны выкарыстоўваліся галоўным чынам для памолу збожжа, аднак часта спектр працоўных працэсаў пашыраўся за кошт леспілення, сукнавалення, выпрацоўкі электраэнергіі.

5. Сабраныя матэрыялы дазволілі зрабіць апісанне водных млыноў і інтэрактыўную карту, якая адлюстроўвае іх размяшчэнне на тэрыторыі Пастаўскага раёна.

6. Атрыманыя вынікі даюць магчымаць выкарыстоўваць іх у турысцка-экскурсійнай дзейнасці, распрацоўцы маршрутаў.

УДК 314.7

И. Н. ПУГАЧЕВ

Россия, Хабаровск, ХФИЦ ДВО РАН

E-mail: ipugachev64@mail.ru

ПРИОРИТЕТЫ ТРАНСГРАНИЧНОГО РАЗВИТИЯ АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На современном этапе геополитического кризиса центр мирового развития экономики переместился в Азиатско-Тихоокеанский регион. По этому поводу руководитель Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики в интервью 31 августа 2021 г. сказал: «Дальний Восток просто обязан среагировать на тот экономический массив, который у нас сформировался прямо через границу странами Азиатско-Тихоокеанского региона, и это особенно актуально

в условиях резко обострившейся геополитической ситуации. У ДФО, самого близкого и интегрированного в Азиатско-Тихоокеанский регион, впервые появилась самостоятельная экономическая логика».

Дальний Восток за 16 десятилетий своей российской истории переживает сегодня третий этап своего освоения. На заре становления Дальневосточных рубежей для увеличения численности населения Российская империя поощряла деловую инициативу, поддерживала режим свободной торговли, раздавала бесплатные земли, привлекала безвозвратными ссудами. Советский союз поддерживал переселенцев высокими зарплатами, а специалистов возможностью карьерного роста, в этот период на Дальнем Востоке наращивалась добывающая и оборонная промышленность. К концу XX в. население российского Дальнего Востока составляло около 10 млн человек.

Численность населения в округе – главный критерий успешности действий государства, однако население Дальнего Востока на протяжении 30 последних лет неуклонно сокращается, за этот период регион потерял около 2 млн жителей.

В сфере государственного управления основой демографической и миграционной политики страны являются: развитие территорий регионов; решение проблем функционирования городских систем; улучшение условий проживания и жизнедеятельности населения; качественное обеспечение организации перевозок, оптимизация логистических цепочек и маршрутной сети.

Сколько надо и зачем мы хотим закрепить население на Дальнем Востоке? Если данная территория – кладовая страны, где разрабатываются новые месторождения полезных ископаемых, ведется их добыча и вывоз, то надо рассчитать для этого оптимальную структуру населения и определить приоритетные виды деятельности. Если же мы рассматриваем данную территорию как форпост государства, осуществление тесного, прежде всего экономического взаимодействия с Азиатско-Тихоокеанским регионом (далее – АТР), то это совершенно другая задача.

И в первом и во втором случае для закрепления населения нужна комфортная среда, в первую очередь жилье. Сегодня обеспеченность жильем в округе на 10 % меньше, чем в среднем по России. Ближайшие 15 лет есть возможность привлечь до 2 млн человек, но тогда потребуется построить более 60 млн м² жилой площади. Такой инвестиционный проект стоит порядка 8 трлн руб.

В регионе реализуются крупные бизнес-проекты и крупному бизнесу по силам вложение в жилье в течение ближайших 15 лет, обозначенные выше 8 трлн. руб., для создания новой среды для жизни жителей региона и переселенцам. Через 25 лет эти деньги вернутся инвесторам, проект

окупится на горизонте одного поколения в виде прибыли и тех же налоговых льгот.

Азиатско-Тихоокеанский экономический саммит (АТЭС), который ежегодно проходит в г. Владивостоке, основным приоритетом выделяет приоритет в области транспорта и логистики, который является основой успешного развития всех сфер экономики, обеспечивает качество жизни людей, единство и территориальную целостность. При этом транспортная инфраструктура является первейшим потребителем инновационных наукоемких технологий, определяющих научно-технический прогресс и конкурентоспособность национальной экономики [1–4].

Одной из задач региональных властей является обеспечение круглогодичной транспортной связью, даже самых малочисленных населенных пунктов. Здесь стоит настаивать на том, чтобы к сугубо социальным соображениям добавлялась экономическая целесообразность. На законодательном уровне необходимо утвердить условие обеспечения обязательной транспортной связи к населенным пунктам с численностью жителей не менее 1 тыс. человек. Необходимо определить перечень опорных населенных пунктов для последующего развития в них инфраструктуры. То есть в тех поселениях, где есть предприятия, производство способно обеспечить население рабочими местами. В таких поселениях необходимо строить в достаточном количестве льготное, арендное с правом выкупа и ведомственное жилье, чтобы жители мелких окрестных поселков могли его себе позволить приобрести, качественно улучшив свои условия жизни.

Так, сегодня в Хабаровском крае по инициативе губернатора реализуется флагманский проект «Дом дальневосточника». В сентябре 2021 г. на Восточном экономическом форуме президент Российской Федерации предложил создать в крае промышленно-строительный кластер, который был официально создан 10 июня 2022 г. подписанием Соглашения между правительством региона и некоммерческой организацией «Ассоциация участников промышленно-строительного кластера Хабаровского края». Кластер поможет решить проблему дефицита строительных материалов на Дальнем Востоке за счет организации производства этой продукции в регионе.

Следует сказать еще об одной особенности государственного управления. Государство принимает долгосрочные обособленные, зачастую не связанные между собой госпрограммы по крупным макрорегионам страны. Так, принятая программа развития Арктической зоны оттянула значительную часть внимания от Дальнего Востока. Сегодня необходима новая объединенная программа развития всей азиатской части России: Сибири, Дальнего Востока и Арктики. Цель такой программы взаимно

увязать все планы регионов по строительству, обеспечить опережающее развитие инфраструктуры и создать комфортные условия проживания и жизнедеятельности наших граждан. Регионы должны обладать правом утверждать единый документ развития применительно ко всем регионам-участникам. Программа обеспечит синхронизацию планов между всеми его участниками, создаст единую градостроительную, инженерную, экологическую, тарифную и транспортную политику для наибольшего синергетического эффекта и получения качественного результата. Новый объединенный документ – это переход на долгосрочную программу, что позволяет повысить эффективность планирования.

Данная программа должна быть обеспечена средствами, не менее чем 50 % всех налоговых доходов, сконцентрированных в федеральном бюджете от извлечения недр. Так как совершенно очевидно, что бюджет азиатской части России не дополучает федеральной поддержки и без нее не может выполнить обязательства перед людьми. Выравнивающая методика среди всех 85 регионов России сегодня должна быть пересмотрена.

Обобщающим целевым направлением экономического и социального развития азиатской части России в интеграции со странами АТР может стать концепция транспортной технологической платформы применительно к рассматриваемой территории – «Транспортно-логистический комплекс азиатской части России», который бы взял на себя заботы по сбалансированному развитию материковой транспортной инфраструктуры – от строительства транспортных сооружений до логистики мультимодальных перевозок [5; 6]. В состав данного комплекса должны войти как субъекты Дальнего Востока, так и субъекты Сибири и Арктики [7; 8].

Предлагаемая технологическая платформа «Транспортно-логистический комплекс азиатской части России» может стать инновационным ядром, центром транспортно-строительного кластера, объединяющего предприятия и организации, связанные с транспортной и строительной деятельностью на данной территории.

В сегодняшней ситуации, когда наша страна вынуждена работать, находясь под внешним давлением, еще более важным вопросом становится связанность всех наших территорий, комплексное развитие субъектов Российской Федерации как единого социально-экономического организма. В связи с этим предложенная новая структура комплексного управления, на суше и на море, в форме «Транспортно-логистического комплекса азиатской части России», с участием субъектов Российской Федерации – ключевая задача, которую нужно решить в ближайшее время.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Пугачев, И. Н. Формирование транспортно-логистических кластеров как механизм интеграции России со странами АТР / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов // Транспорт Рос. Федерации. – 2012. – № 2 (39). – С. 17–19.
2. Пугачев, И. Н. Инновационные аспекты развития Дальнего Востока / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов // Новая азиатская политика и развитие Дальнего Востока России : материалы Междунар. науч. конф., Хабаровск, 4–5 дек. 2019 г. / Ин-т экон. исслед. ДВО РАН, Дальневосточ. ин-т упр. – фил. РАНХиГС при Президенте Рос. Федерации ; под ред. П. А. Минакира. – Хабаровск : Ин-т экон. исслед. ДВО РАН, 2020. – С. 145–153.
3. Пугачев, И. Н. Прогнозирование развития системы городского пассажирского транспорта в условиях крупного города / И. Н. Пугачев, П. П. Володькин // Вестн. Тихоокеан. гос. ун-та. – 2010. – № 1 (16). – С. 91–98.
4. Пугачев, И. Н. Инновационные подходы в решении проблем развития городского транспорта (на примере г. Хабаровска) / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов, Г. Я. Маркелов // Грузовое и пассажир. автохоз-во. – 2013. – № 11. – С. 38–43.
5. Пугачев, И. Н. Комплексный подход к решению проблем строительного и дорожно-транспортного комплексов ДФО / И. Н. Пугачев, Ю. И. Куликов, Г. Я. Маркелов // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплекса : материалы регион. науч.-практ. конф. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2012. – Вып. 12. – С. 8–14.
6. Пугачев, И. Н. Особенности реализации нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» в условиях Дальнего Востока / И. Н. Пугачев, М. В. Клиценко, Ю. И. Куликов // Сервис в России и за рубежом. – 2021. – Т. 15, № 4. – С. 126–133.
7. Peculiarities of Strategic Transport Development in the Russian Far East and the Arctic / I. Pugachev [et al.] // International Conference on Arctic transport accessibility: networks and systems, St. Petersburg 2–4 jun's 2021. – St. Petersburg, 2021. – Vol. 57. – P. 511–517.
8. The Northern Sea Route and its significance for improvement of Arctic regions accessibility / I. Pugachev [et al.] // International Conference on Arctic transport accessibility: networks and systems, St. Petersburg 1–2 june's 2022. – St. Petersburg, 2022. – Vol. 63. – P. 501–508.