

**IMAGE OF THE TERRITORY IN SOCIAL MEDIA:
METHODOLOGY OF ANALYSIS AND STRUCTURE
(ON THE EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF DAGESTAN)**

***Annotation.** The article proposes a method of multi-scale monitoring of the image of territories in social media, which can be adapted for other territories. With the help of data from the IAS "Medialogia", a study of the geography of publications, their authors, and audience was conducted. The intensity and tonality of the information flow are determined, the leading information centers are identified. The most frequently mentioned topics, words and hashtags are considered. The results obtained have practical significance for the promotion of the region in social media.*

***Keywords:** image of the territory, social media, social networks, Republic of Dagestan, multi-scale analysis, socio-economic geography.*

УДК 911.3:32

Фартышев А. Н.

*Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН,
Иркутский государственный университет, г. Иркутск*

**ТРАНСПОРТНАЯ КОНТИНЕНТАЛЬНОСТЬ И ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ
СТРУКТУРА ИМПОРТА И ЭКСПОРТА РЕГИОНОВ
(НА ПРИМЕРЕ КНР)**

***Аннотация.** На примере трёх регионов Китая (Синьцзян-Уйгурский автономный район, Шэньси и Хэбэй), репрезентирующих три зоны удалённости от моря (более 2000 км от моря, 1000 км от моря и прибрежный соответственно) рассматривается географическая структура импорта и экспорта по зонам удалённости от региона и трёхсекторальная структура экономики регионов. Доказывается, что чем больше континентальность региона, тем более регионы ориентированы на рынок непосредственно близлежащих стран и тем выше доля первичного сектора и меньше третичного сектора экономики.*

***Ключевые слова:** геоэкономика, экономическая география, континентально-океаническая дихотомия, континентальность, Китай, Синьцзян.*

Одной из базовых теорий отечественной общественной географии является концепция континентально-океанической дихотомии, которая в общих чертах гласит, что существуют коренные различия в эффективности сухопутных и морских перевозок и макрорасположении стран и районов относительно моря. Сухопутные транспортные издержки в среднем примерно в 5 раз выше морских. Это означает, что территории, удалённые от морей,

доступных для круглогодичного судоходства, развиваются иначе в силу своего экономико-географического положения: товары с ультраконтинентальных регионов вынуждены преодолевать большие расстояния по суше, что существенно удорожает их конечную цену, причём для товаров с низкой транспортабельностью (понимаемой как цена за единицу объёма продукции) это влияние сильнее. Хотя принцип дуальности Суши и Моря прослеживается ещё в классических работах по геополитике, (например, П. Савицкий, Х. Маккиндер, А. Мэхэн, К. Шмидт), и его современных последователей (например, Р. Ауайр, Л. Хекимоглу), полноценное научное обоснование ввел Безруков Л.А. в 2007 г. [1], и далее развивались в работах Дружинина А.Г., Лачининского С. С., Никольского А.Ф., Бонадысенко Е.А., Фартышева А.Н., Ломакиной А.И. и др. [2-6].

Вместе с тем, новейшие достижения в области институциональной экономики, теории «эффекта колеи» и «новой экономической географии» ставят под всё большее сомнение принципы географического детерминизма, на которых построена данная концепция. Более того, глобализационные процессы и два мировых экономических кризиса значительно изменили архитектуру межрегиональных экономических отношений. Главный вопрос, ставящийся сегодня перед экономической географией состоит в том, существует ли спустя 15 лет фундаментальное различие внутриконтинентальных и прибрежных регионов и какие следствия из этого существуют?

Наиболее контрастны пространственные различия в Китае, где есть сверхразвитая и населённая прибрежная полоса (особенно 200 км от моря) и ультраконтинентальный Синьцзян-Уйгурский автономный район (далее СУАР). На примере Китая и рассмотрим влияние континентальности, выделив три провинции, наиболее ярко отражающие три зоны континентальности: более 2000 км от моря (СУАР), ~1000 км от моря (провинция Шэньси, с центром в городе Сиань) и прибрежная (пристоличная провинция Хэбэй).

Для того, чтобы понять, насколько экономика регионов зависима от своего степени континентальности своего экономико-географического положения, рассмотрим географическую структуру экспорта по зонам удалённости. Одно из следствий концепции континентально-океанической дихотомии заключается в том, что для внутриконтинентальных регионов характерно повышенная зависимость от торговли в ближайшими сухопутными соседями, в то время как приморские регионы менее зависят от непосредственных соседей и структура экспорта более дифференцирована по дальности стран-контрагентов. Для анализа географической структуры экспорта применяется методика Л.А. Безрукова, по которой выделяются зоны удалённости и проводится валовый и процентный расчёт зон экспорт-

ных потоков. Выделяются 5 зон: в первую зону входят страны, удалённые не более чем на 2000 км от границы, вторую — 2000-4000 км, третью — 4000-6000 км, пятую 6000-10000 км, шестую 10000 км и более [5]. Морские расстояния имеют поправочный коэффициент ($\sim 0,2$), поскольку, как было сказано выше, транспортировки по морю в среднем в 5 раз дешевле сухопутных. Для разных рассматриваемых нами провинций состав зон различен. Результат распределения по трём выделенным провинциям Китая представлен на рис. 1.

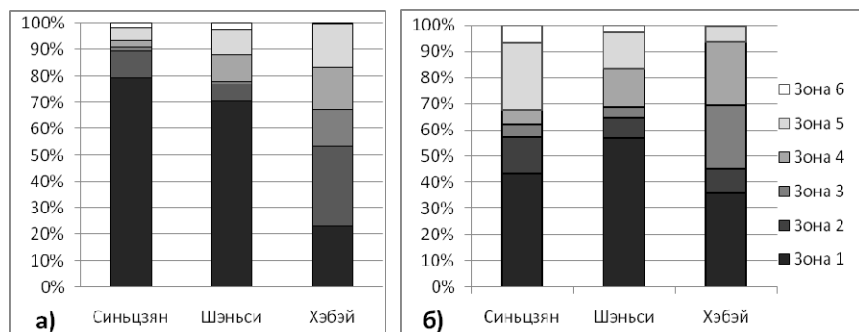


Рис. 1. Географическая структура внешнеторговых отношений провинций Китая по зонам удалённости в 2018 г. * а) импорт, б) экспорт

*составлено по данным Xinjiang Statistical Yearbook 2019, Shaanxi Statistical Yearbook 2019, Hebei Economic Yearbook 2019.

Распределение по зонам удалённости импорта показывает яркую выраженность зависимости континентальности провинции от удалённости стран-контрагентов. В ультраконтинентальном СУАР практически 80% импорта приходит из стран, удалённых не более ~ 2000 км от места производства, а зона остальных пяти зон чрезвычайно мала. Такая структура также характерна для ресурсодобывающих стран, транспортабельность которых существенно ниже на единицу объёма, чем продукции высокой степени переработки. В провинции Шэньси существенно больше доля стран 4 и 5 зоны удалённости, а доля близлежащей 1 зоны находится на уровне 70%. Для прибрежной провинции Хэбэй характерно более равномерное географическое распределение по зонам удалённости, кроме самой удалённой ввиду её малочисленности (для провинции Хэбэй в неё входят только внутриконтинентальные страны Латинской Америки и Африки).

Географическая структура экспорта более дифференцирована во всех рассматриваемых нами регионах. Особо выделяется пятая зона удалённо-

сти, куда попадают практически все развитые страны Запада. Однако выраженной зависимости удалённости здесь не наблюдается. Даже напротив, СУАР больше остальных отправляет товаров в относительном выражении в две наиболее удалённые зоны. Это связано с тем, что страны Европы и США, являясь основными потребителями китайских товаров попадают именно в эту зону. В экспорте Китая преобладают товары с высокой добавочной стоимостью, которые менее зависимы от континентальности благодаря упомянутой нами ранее низкой транспортёмкости. Однако в экспортной структуре в случае провинции Шэньси закономерность нарушается — в первой зоне особенно выделяется доля Гонконга (18% всего экспорта), выделяющийся в отдельную страну-контрагент.

Помимо собственно товаров, в Китае существует обширный сектор услуг, который, на первый взгляд не зависит от географического положения, однако, как показывает нижеследующая таблица, это тоже не так — существует пространственное распределение регионов в зависимости от удалённости регионов Китая. Синьцзян обладает наиболее высокой долей первичного сектора, в который входит добывающая промышленность и сельское хозяйство, а наиболее ближайший к морскому побережью регион Хэбэй напротив, имеет высокую долю третичного сектора. Небольшой перевес является скорее не статистической погрешностью, сколько особенностью провинции Хэбэй, в которой крупнейшие города региона (Пекин и Тяньцзинь) не включены административно в состав провинции.

Таблица

Доля секторов экономики в ВРП регионов Китая

	<i>Синьцзян</i>	<i>Шаньси</i>	<i>Хэбэй</i>
Первичный сектор	14,3	7,7	10,3
Вторичный сектор	39,8	46,4	39,71
Третичный сектор	45,9	45,8	50,0

Представленные данные на примере регионов Китая убедительно доказывают, что транспортная континентальность оказывает существенное влияние на региональную экономику через географическую структуру импорта-экспорта региона и доли секторов экономики. При росте удалённости региона от морей наблюдается повышение доли близлежащих стран в внешнеторговой структуре и повышение доли первичного сектора в доле ВРП региона. В дальнейшем предполагается расширение выборки регионов и распространение пространственного анализа географической структуры экспорта-импорта на регионы России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. Новосибирск: Акад. изд-во «Гео», 2008. 369 с.
2. Дружинин А. Г. «Морская составляющая» российской общественной географии: традиции и новации // Известия РАН. Серия географическая. 2016. № 6. С. 7-16.
3. Лачининский С. С., Семенова И. В. Санкт-Петербургский приморский регион. Геоэкономическая трансформация территории. СПб.: «Лема», 2015. 191 с.
4. Ломакина А.И. Трансконтинентальные мосты всконтинентальность: случай России и Канады // Экономические отношения. 2018. Том 8, № 4. С. 555-565. DOI: 10.18334/eo.8.4.39629.
5. Российские особенности глобального кризиса: территориальный анализ / Безруков Л.А., Бонадысенко Е.А., Кoryтный Л.М. и др.– Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 2010. 137 с.
6. Фартышев А.Н. Сибирь в концепции Большой Евразии // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Политология. Религиоведение. 2021. Т. 37. С. 40-49. DOI: 10.26516/2073-3380.2021.37.40
7. Фартышев А.Н. Развитие и позиционирование Сибири: геополитическая и геоэкономическая оценка приоритетности концепций: диссертация на соискание ученой степени кандидата географических наук. Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН. Иркутск, 2018. 220 с.

Arseniy N. Fartyshev

*V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS,
Irkutsk State University, Irkutsk*

TRANSPORT CONTINENTALITY AND GEOGRAPHICAL STRUCTURE OF IMPORT-EXPORT OF REGIONS (ON THE EXAMPLE OF CHINA)

Annotation. *Using the example of three regions of China (Xinjiang Uygur Autonomous Region, Shaanxi and Hebei), representing three zones of remoteness from the sea (more than 2000 km from the sea, 1000 km from the sea and coastal, respectively), the geographical structure of imports and exports by zones of remoteness from the region and three-sector structure of the regional economy. It is proved that the greater the continentality of the region, the more the regions are oriented to the market of immediately neighboring countries and the higher the share of the primary sector and the smaller the tertiary sector of the economy.*

Keywords: *geoeconomics, economic geography, continental-oceanic dichotomy, continentality, China, Xinjiang.*
