

# УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РЕГИОНОВ

---

С.В. БЕДРАТЫЙ

## ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНИРОВАНИЯ ПОЛЕСЬЯ

*ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»,  
г. Москва, Российская Федерация  
bedraty8@gmail.com*

Районирование – это один из важнейших методов исследований в физической и социально-экономической географии. Вместе с тем, принципы экономического районирования в настоящее время достаточно редко используются для совершенствования административно-территориального управления территориями. Существенно удобнее проводить исследования и проводить мероприятия по социально-экономическому развитию в масштабе существующего и законодательно закреплённого административно-территориального деления Украины, Республики Беларусь и России.

Районирование как способ ликвидации существенных диспропорций в социально-экономическом развитии всей территории бывшей Российской империи было впервые широко применено благодаря первому хозяйственному плану – программы государственной электрификации России (ГОЭЛРО) [2]. К ноябрю 1921 г. комиссия Госплана, продолжившая идеи ГОЭЛРО, изложила итоговую концепцию экономического районирования: «В основу районирования должен быть положен экономический принцип. В виде района должна быть выделена своеобразная, по возможности *экономически законченная территория* страны, которая благодаря комбинациям природных особенностей, культурных накоплений прошлого времени и населения с его подготовкой для производственной деятельности представляла бы одно из звеньев общей цепи народного хозяйства. Этот принцип экономической законченности даёт возможность построить проект хозяйственного развития района на базе наилучшего использования всех возможностей при наименьших затратах» [2].

Следует отметить, что новая концепция экономического районирования бывшего СССР была впервые применена на территории Левобережной Украины и востока Республики Беларусь, Урала и Северного Кавказа [2].

Район географического исследования: Черниговское Полесье, в т.ч. г. Славутич Киевской области, Гомельское и Припятское Полесье, а также запад Брянской области.

Цель исследования – обоснование необходимости экономического районирования на примере Полесья для повышения уровня социально-экономического развития территории на стыке трёх соседних государств, для совершенствования существующей системы расселения и структуры хозяйства.

Главный объект исследования – *города и наземные транспортные коммуникации между ними* на территории Полесья.

Украинское Полесье – это компактная территория в составе Черниговской области, Волынской, Ровенской, Житомирской областей, взятых целиком в своих административных границах, 12 административных районов Киевской области

севернее полосы Васильков – Киев – Борисполь [1]. Но районы свеклосеяния по своим физико-географическим условиям по идее не должны относиться к Полесью. Их включение в состав Полесья было предложено Барановским А.М. для создания единого территориального комплекса с размещением в нём предприятий для выпуска сахара [1]. В данном исследовании Черниговское Полесье ограничено полосой «Славутич – Чернигов – Городня – Горностаевка», что связано со структурой сети автомобильных и железных дорог, сети межгосударственных пассажирских сообщений.

Белорусское Полесье ограничено большей частью территории Гомельской области, где северная граница района исследования проведена вдоль полосы «Бобруйск – Жлобин – Рогачёв».

Восточная граница выбранного района исследования приблизительно определена как окрестности г. Клинцы Брянской области России.

Основное направление предложенного варианта экономического районирования – инженерно-инфраструктурное, где обозначены возможности для повышения уровня транспортной доступности городов и их групп за счёт сети междугородных перевозок пассажиров. Но для обоснования ряда вариантов экономического районирования Полесья потребуется проведение ряда работ по совмещению между собой ещё нескольких разновидностей районирования: ландшафтного, геоморфологического и собственно экономического.

**Таблица 1 – Количество прямых автобусных сообщений между ближайшими крупными городами Украины, Республики Беларусь и России**

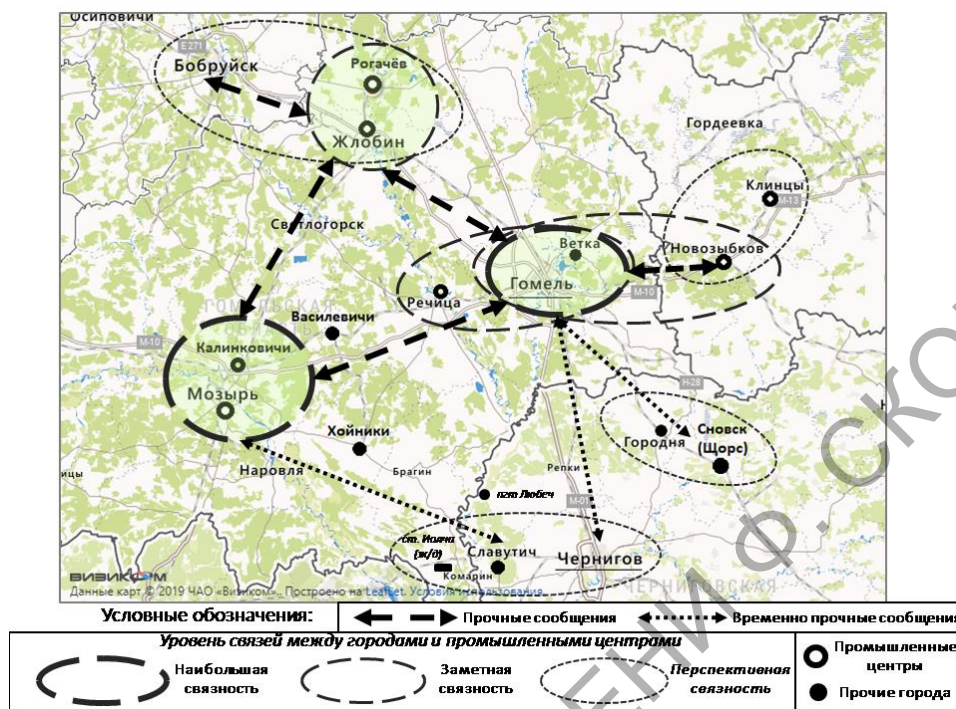
Сообщение	1987 г.	10.04.2019 г.
Гомель – Чернигов	6	6
Гомель – Коростень (Житомирская обл.)	2	0
Гомель – Новозыбков (РФ)	10	4
Гомель – Клинцы (РФ)	8	2
Чернигов – Климово (РФ)	4	1 (по ПТ)
Чернигов – Брянск (РФ)	1	0

Подводя итоги проведённого сравнения структуры сети межгосударственных автобусных перевозок, можно сделать вывод, что сохранение автобусных маршрутов между Гомелем и Черниговом на уровне 1987 г., существенное уменьшение или полная ликвидация сети автобусных сообщений между городами Черниговского и Брянского Полесья, Черниговского и Гомельского Полесья (рисунок 1) [3, 5].

Подобная схема инфраструктурного районирования предложена в условиях сохранения или увеличения роли текущих институциональных факторов для пересечения государственной границы жителями и гражданами соседних государств, в условиях наименьших временных и финансовых затрат на регулярные поездки между ближайшими крупными городами. «Треугольник» из пар городов с повышенной концентрацией промышленных предприятий на востоке Гомельской области – ядро для будущих изысканий наиболее рациональных вариантов экономического районирования Полесья с учётом сохраняющейся государственной границы и пограничного контроля, с «условным» исключением государственной границы как ведущего фактора для создания единого межгосударственного экономического района в Полесье.

Для пригородного железнодорожного транспорта и местных поездов 800-й нумерации наиболее ощутимо влияние государственной границы и различия иных институциональных факторов в трёх соседних государствах. Поэтому функционирование сети автобусных сообщений менее подвержено фактору

государственной границы. Особенно это относится к полосе «юг Брагинского района Беларуси – г. Славутич» [5, 6, 7].



**Рисунок 1 – Перспективные районы Полесья с наивысшим уровнем доступности наземным транспортом**

Существенно упрощаются возможности экономического районирования в пределах Гомельского и Припятского Полесья. Район «Гомель – Речица – Мозырь – Жлобин» в отличие от ряда других ближайших территорий Полесья в наибольшей степени соответствует принципу «экономической законченности территории»: географической близости ряда крупных промышленных центров друг от друга и близости к нефтяным месторождениям Припятского прогиба. Также учтена возможность существенного уменьшения экономических расстояний на участках «Речица – Жлобин», «Светлогорск – Речица» и «Мозырь – Хойники – Славутич» по тарифной и временной составляющим, если будут целесообразны обустройство и электрификация железных дорог местного значения. Предложенная схема экономического районирования на примере транспортной сети потребует дальнейшего совершенствования и проверки фактором времени.

### Список литературы

- 1 Барановский, А.М. Проблемы дальнейшего развития производительных сил Украинского Полесья / А.М. Барановский // Вопросы экономики Полесья: труды конференции по вопросам развития производительных сил Полесья УССР. – Вып. 4. – Киев: Изд-во АН УССР, 1958. – С. 7.
- 2 Колосовский, Н.Н. Основы экономического районирования / Н.Н. Колосовский. – М.: Государственное изд-во политической литературы, 1958. – 199 с.
- 3 Соловейчик, М.З. и др. Справочник пассажира / М.З. Соловейчик, Г.В. Шагров, М.И. Шиф [и др.]. – М. : Транспорт, 1989. – 318 с.

4 Хомич, В.С. Состояние и стратегические направления использования природных ресурсов Припятского Полесья / В.С. Хомич [и др.] // Український географічний журнал. – 2016. – № 3. – С. 11–17.

5 Расписание отправления автобусов по Республике Беларусь. – Режим доступа : <http://ticketbus.by> (Дата доступа – 09.04.2019).

6 Расписание движения поездов Белорусской железной дороги. – Режим доступа : <https://rasp.rw.by/ru/> (Дата доступа – 10.04.2019).

7 Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця». – Режим доступа : <http://swrailway.gov.ua/timetable/eltrain/> (Дата доступа - 10.04.2019).