

УДК 911.2:312+911.2:656(476.2)

Транспортно-географические условия размещения системы расселения Гомельской области

Т. Г. ФЛЕРКО

Совокупность поселений образуют систему расселения определенного региона. Между территориально сочетаемыми поселениями существует более или менее четкое распределение функций, производственные и социальные связи [1]. Система расселения Гомельской области включает 18 городов, 13 поселков городского типа, четыре рабочих поселка и 2485 сельских поселений. На начало 2008 г. в области проживало 1468,6 тыс. человек, из них 71,7% составляют городские жители.

Опорным каркасом для развития системы расселения изучаемого региона являются второй по величине город республики – областной центр, большой г. Мозырь, а также пять средних городов, которые расположены в центральной и северо-восточной частях области. Различия в ландшафтных условиях в пределах региона способствовали развитию крупноселенной сельской системы расселения в западных и юго-западных районах, занятых Полесской низменностью, в то время как на востоке и северо-востоке преобладают малые поселения. Значительная трансформация системы расселения области произошла во второй половине 1980- начале 1990-х гг. прошлого века, причиной этому является радиоактивное загрязнение территории.

Транспортное сообщение является одним из географических факторов формирования и развития системы расселения. Его уровень определяет направления миграционных потоков населения, в том числе маятниковых, создает необходимые условия для удовлетворения растущей подвижности населения, повышает возможности общения, выбора мест приложения труда, проживания и отдыха. В свою очередь развитие транспортной инфраструктуры должно проходить с учетом трансформации системы расселения, уровня развития городских и сельских поселений, производственной необходимости.

Теоретические основы изучения взаимосвязи транспорта и расселения заложены в работах Гольца Г. А. [2, 3], Бугроменко В. Н. [4], вопросами эволюции транспортных сетей занимался С. А. Тархов [5]. Зависимость среднего расстояния между населенными пунктами от их людности была доказана еще И. Кристаллером [6] и А. Лёшем [7]. По их теории крупные пункты будут разделены большими расстояниями, а мелкие расположатся более тесно [8]. Это положение подтверждается и на примере изучаемого региона.

Информационной базой исследования послужили статистические данные по отдельным городским и сельским поселениям за период с 1986 г. по настоящее время, топографические карты региона, справочные сведения по каждому поселению. Данные подверглись обработке с помощью пространственно-статистических методов.

Гомельская область находится на пересечении важных транспортных путей. Через ее территорию проходят железнодорожные и автомобильные магистрали из Западной Европы. Областной центр расположен на пересечении железных дорог Одесса-Киев-Санкт-Петербург, Бахмач-Вильнюс, Брянск-Брест. Автомагистрали Санкт-Петербург-Киев-Одесса, Брянск-Кобрин, Гомель-Минск, Гомель-Мозырь связаны автобусным сообщением со всеми районными центрами области. Общая протяженность железнодорожных путей общего пользования составляет более 910 км, автомобильных дорог – 12,4 тыс. км, из них 85,4% с твердым покрытием [9].

Около 70% городских поселений области имеют автомобильные транспортные пути с усовершенствованным покрытием республиканского значения или автомагистрали. Желез-

нодорожными станциями и узлами являются 18 городов и поселков городского типа, этого типа сообщения не имеют 17 малых городских поселений. Три городских поселка (Белицк, Заречье, Стрешин) оснащены дорогами местного значения с покрытием.

Численность сельского населения области на протяжении постчернобыльского периода непрерывно сокращалась. При этом прослеживается взаимосвязь между динамикой численности населения сельских поселений и их географическим положением, транспортной доступностью (таблица 1).

Таблица 1 – Транспортные условия сельских населенных пунктов Гомельской области

Транспортные условия	Количество населенных пунктов	Удельный вес поселений, %	Численность населения, 1986 г.	Численность населения, 2007 г.	Удельный вес населения, %, 2007 г.	Темп роста (убыли) населения, 1986-2007 гг.
Полевые лесные	6	0,2	289	37	0,2	-87,2
Грунтовые проселочные	402	15,9	26268	7132	15,9	-72,8
Грунтовые проселочные, ж/д	18	0,7	2309	1529	0,7	-33,8
Местного значения без покрытия	327	12,9	39815	14329	12,9	-64,0
Местного значения без покрытия, ж/д	16	0,6	1104	396	0,6	-64,1
Местного значения с покрытием	1315	52,1	361953	246226	52,1	-32,0
Местного значения с покрытием, ж/д	74	2,9	39713	28957	2,9	-27,1
Республиканского значения с покрытием	136	5,4	50195	38946	5,4	-22,4
Республиканского значения с покрытием, ж/д	10	0,4	8316	7388	0,4	-11,2
Республиканского значения с усовершенствованным покрытием	121	4,8	48514	37723	4,8	-22,2
Республиканского значения с усовершенствованным покрытием, ж/д	6	0,2	4133	4661	0,2	12,8
Автомост с усовершенствованным покрытием	83	3,3	34217	27867	3,3	-18,6
Автомост с усовершенствованным покрытием, ж/д	12	0,5	14766	16468	0,5	11,5
Итого	2526	100,0	631592	431659	100,0	-31,7

За 1986-2007 гг. численность сельского населения уменьшилась на 31,7%. Максимальные темпы убыли характерны для поселений, единственным путем сообщения которых являются полевые или лесные дороги (87,2%). Таких населенных пунктов на сегодняшний день всего 6, это «вымирающие» селения, три из них расположены в пределах зоны отселения Чечерского и Хойникского районов, где проживает по одному жителю. Два находятся в Рогачевском и один в Петриковском районе, населенные пожилыми и старыми людьми.

Грунтово-проселочные транспортные пути имеют 420 (16,6%) населенных пунктов, в них численность населения сократилась более чем на 70%. Это малые поселения с людно-

стью до 50 человек, преимущественно пенсионного возраста, в некоторых случаях с малой долей трудоспособного населения и отсутствием детского контингента. Грунтовые проселочные дороги в большей степени сохранились в северных и северо-восточных районах (Буда-Кошелевский, Ветковский, Чечерский, Рогачевский, Кормянский), характеризующихся мелкоселенной системой расселения, в то время как в юго-западных и западных полесских поселениях практически все подъезды имеют усовершенствованное покрытие. Это можно объяснить особенностями ландшафтных условий, необходимостью строительства дорог в болотистой местности для обеспечения сообщения в любой сезон года. При наличии железнодорожного и грунтово-проселочного сообщения наблюдается увеличение численности населения населенных пунктов и сокращение темпов убыли населения вдвое.

Около 55% всех сельских поселений расположены на дорогах местного значения с покрытием, из них 3% имеют также железнодорожные транспортные пути. Численность населения в них за изучаемый период сократилась на треть, темпы убыли в населенных пунктах, имеющих железную дорогу на 5 процентных пункта меньше, что очередной раз доказывает влияние различных типов транспортного сообщения поселений на их развитие.

Прирост населения более 10% наблюдается в группе поселений, имеющих самое выгодное транспортное положение, расположенных на дорогах республиканского значения с усовершенствованным покрытием, автомагистралях и являющихся железнодорожными станциями. Всего таких населенных пунктов насчитывается 18, большинство из них в Гомельском районе в пригороде областного центра (Мичуринская, Еремино, Березки и др.), по людности они относятся к группе крупных сельских поселений с численностью жителей свыше 1000 человек.

В среднем по области 69,5% всех сельских населенных пунктов имеют транспортные пути с покрытием или с усовершенствованным покрытием. Выше этот показатель в 10 районах области с максимальными значениями в Житковичском (88,8%), Лоевском (86,3) и Калинковичском (84,6%) районах. В группу входят также Гомельский, Добрушский, Жлобинский, Мозырский, Наровлянский, Рогачевский и Светлогорский районы. Наихудшие условия транспортной доступности имеют поселения Буда-Кошелевского и Ветковского районов (52,5 и 59,8% соответственно).

Транспортные условия поселений по степени благоприятности для развития системы расселения можно разделить на четыре группы (таблица 2). К наиболее благоприятным условиям были отнесены дороги республиканского и международного значения с усовершенствованным покрытием при наличии (или без) железной дороги. Это тип транспортного сообщения характерен для 24 городских и 222 сельских поселений. Благоприятными транспортными условиями обладают 11 городских и более чем 60% сельских поселений области. Самой малочисленной является группа с удовлетворительным уровнем развития путей сообщения. При этом 735 малых сельских поселений имеют полевые, грунтовые или проселочные дороги местного значения без покрытия. Этот показатель необходимо учитывать при планировании развития данного типа населенных пунктов. При улучшении транспортной инфраструктуры они могут стать центрами сельского или экологического туризма. В большинстве случаев малые сельские поселения являются источниками самобытной белорусской культуры.

Среднеобластной показатель расстояния между населенными пунктами равен 4,15 км. В территориальном отношении он изменяется с северо-востока к юго-западным районам, минимальное значение в Буда-Кошелевском – 2,6 км, максимальное в Лельчицком районах – 6,6 км. Районы области можно условно разделить на четыре группы по среднему расстоянию между поселениями: в первую группу – с малым расстоянием (до 3 км) – входит только Буда-Кошелевский район; ниже среднего (3–4 км) в восьми районах, они сконцентрированы вокруг областного центра. Среднюю удаленность (4–5 км) имеют девять районов, расположенных на периферии области. Большое расстояние (более 5 км) между населенными пунктами Житковичского, Наровлянского и Лельчицкого районов. Этот показатель напрямую зависит от географического положения района и его природно-географических особенностей, в частности заболоченности территории, лесистости, плодородия почв, высоты местности и др.

Таблица 2 – Оценка благоприятности транспортных условий населенных пунктов
Гомельской области

Уровень условий	Тип путей сообщения	Число поселений		Удельный вес проживающего населения, %	
		городских	сельских	городского	сельского
Наиболее благоприятные	республиканского значения с усовершенствованным покрытием и (или без) ж/д сообщением; автомагистраль с усовершенствованным покрытием и (или без) ж/д сообщением.	24	222	94,8	20,1
Благоприятные	республиканского значения с покрытием и (или без) ж/д сообщением; местного значения с покрытием и (или без) ж/д сообщением	11	1535	5,2	74,5
Удовлетворительные	грунтовые проселочные с ж/д; местного значения без покрытия с ж/д	-	34		0,4
Неудовлетворительные	полевые лесные; грунтовые проселочные; местного значения без покрытия	-	735		5

Таким же образом распределяются поселения различной величины. В северо-восточных районах области преобладают мелкие и средние поселения (30–50 дворов), в западных и юго-западных районах – средние и крупные поселения, насчитывающие 100 и более дворов. Больше всего крупных сел (свыше 1000 человек) имеется в Гомельском, Житковичском и Лельчицком районах. В Гомельском районе теория взаимозависимости расстояния между поселениями от их величины не подтверждается. Город Гомель является узлом промышленной концентрации, выгодное географическое положение, разнообразие видов транспорта и природных ресурсов предопределили интенсивность развития сети сельских поселений в зоне его влияния. Рост промышленности и усовершенствование инфраструктуры города определяют расширение и благоустройство пригородных территорий.

Около 50% всего населения Гомельской области проживает в двух районах – Гомельском и Мозырском, большая часть – это городские жители. Стадию крупногородской урбанизации в регионе постепенно сменяет субурбанизация, которая характеризуется ростом населения пригородных территорий и уменьшением людности самих крупных городов [10]. Это прослеживается на примере г. Гомеля, темпы прироста населения в котором начали снижаться еще в 1990-е гг. В настоящее время численность населения в нем стабилизировалась. При этом число жителей в 14 сельских поселениях, расположенных в радиусе 10 км от областного центра, за исследуемый период возросла на 20%. Углублению процессов субурбанизации будет способствовать политика возрождения села, создания агрогородков. С другой стороны, этот процесс приведет к увеличению нагрузки на природные комплексы территории, более интенсивному их использованию, изъятию природных компонентов под жилую застройку и дорожную сеть.

Таким образом, фактор географического положения и транспортной доступности в значительной степени предопределил характер развития системы расселения. Положение населенных пунктов на крупных авто- и железнодорожных магистралях способствует концентрации населения в них. Сельское население также тяготеет к крупному (Гомель), большому (Мозырь) и средним городам (Рогачев, Речица, Жлобин, Светлогорск, Калинковичи), формируя вокруг них густую сеть поселений. В то же время наиболее отдаленные сельские населенные пункты с неудовлетворительными транспортными условиями характеризуются максимальными темпами убыли населения в результате естественного и механического движения.

Abstract. The paper presents the results of the investigation of transport and geographical conditions of the population distribution system of Gomel region. It shows that the situation of settlements along major highways and railways contributes to the concentration of population in them, and the dynamics in the number of people living in a settlement directly depends on the level of development and the type of roads in the area.

Литература

1. Алаев, Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь / Э. Б. Алаев. — М., 1984. — 358 с.
2. Гольц, Г.А. Транспорт и расселение / Г.А. Гольц. - М.: Наука, 1982 – 260 с.
3. Гольц, Г.А. Теоретические основы взаимосвязанного развития транспорта и расселения / Г. А. Гольц // Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора географических наук. - М.: ИГАН, 1985. - 43 с.
4. Бугроменко, В.Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н. Бугроменко. - М.: Наука, 1987. - 112 с.
5. Тархов, С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей: методы анализа топологических закономерностей. - М.: ИГАН, 1989. - 158 с.
6. Lösch A. The economics of location. – New Haven, 1954.
7. Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. – Jena, 1933.
8. Хаггетт П. Пространственный анализ в экономической географии / П. Хаггетт. – М.: Прогресс, 1968. – 390 с.
9. Регионы Гомельской области: статистический сборник / ред. кол. В. М. Буйневич, С. М. Анохов и др. – Гомель: Гомельское областное управление статистики, 2008. – 234 с.
10. Струк, М. И. Субурбанизация и охрана природы пригородной территории / М. И. Струк // Природные ресурсы. – 2002. - №4. – С. 87 – 96.