

3 Соболев Т.С. Теория организации. Принципы организации, основы формирования организационных структур, проектирование организационных систем: учебное пособие / Т. С. Соболев; МОН РФ, Электростальский политехнический ин-т (фил.) ФГОУВПО "Нац. исслед. технологический ун-т «МИСиС», Каф. менеджмента. Электросталь, 2011.

4 Кохановская И.И.. Направления регионального развития малого предпринимательства. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://elibrary.ru/item.asp?id=32849563> – Дата доступа: 18.09.2018.

5 Блажевич О.Г. Комплекс составляющих финансовой безопасности субъекта хозяйствования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=27479772>. – Дата доступа: 15.09.2018.

Т.Г. ФЛЕРКО

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В ТРАНСФОРМАЦИИ СЕЛЬСКОГО РАССЕЛЕНИЯ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

*УО «Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины»,
г. Гомель, Республика Беларусь,
tflerco@mail.ru*

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.

Теоретические основы изучения взаимосвязи транспорта и расселения заложены в работах Гольца Г.А. [1], Бугроменко В.Н. [2]. Транспортно-географический аспект условий сельского расселения на примере Тверской области детально раскрыт в работах Кузнецовой С.Н. и Яковлевой С.И. [3, 4].

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 [4].

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. Максимальные темпы убыли сельского населения характерны для поселений, единственным путем сообщения которых являются полевые или лесные дороги (87,2 %). Таких населенных пунктов всего 5, это «вымирающие» поселения, два из них расположены в пределах зоны отселения Чечерского и Хойникского районов, два в Рогачевском и один в Петриковском районах. Их население – жители старше трудоспособного возраста.

Грунтово-проселочные транспортные пути имеют 378 (15,9 %) населенных пунктов, где численность населения сократилась более чем на 70 %. Это малые поселения с людностью 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 в населенных пунктах 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 30 % наблюдается в группе поселений, имеющих самое выгодное транспортное положение, расположенных на автомагистралях с усовершенствованным покрытием, являющихся железнодорожными станциями. Всего таких населенных пунктов насчитывается 14, 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 70 % 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 (90 %), Лоевском (86) и Калинковичском (85 %) 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 и 59 % соответственно).

Транспортные условия поселений по степени благоприятности для развития системы расселения можно разделить на четыре группы.

К наиболее благоприятным условиям были отнесены дороги республиканского и международного значения с усовершенствованным покрытием при наличии (или без) железной дороги. Этот тип транспортного сообщения характерен для 218 сельских поселений. Благоприятными транспортными условиями обладают более чем 60 % сельских поселений области. Самой малочисленной является группа с удовлетворительным уровнем развития путей сообщения. При этом 698 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 районе – 2,6 км, максимальное в Лельчицком районе – 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.

Компактный тип расселения (большое количество поселений на малом расстоянии), проявляющийся в северных, северо-восточных и центральных районах области характеризуется высокими уровнями антропогенной нагрузки и существенными качественными изменениями в природной среде. В тоже время в западных районах территории с интенсивной нагрузкой имеют более локальный характер.

Выявлены закономерности размещения сельского населения и его поселений относительно областного центра (г. Гомель), районных центров и ближайшей железнодорожной станции. Численность сельского населения постепенно сокращается по мере удаления от административного центра, резкое уменьшение происходит на расстоянии свыше 30 км. В среднем по области более половины всего сельского населения проживает в радиусе до 20 км вокруг центральных поселений (53,7 %). Максимальная концентрация населения на этом расстоянии отмечается в Кормянском (94,8 %), Хойникском (81,5) и Гомельском (75,2 %) районах (рисунок 1).

Это можно объяснить радиозоологической обстановкой в пострадавших районах, южная (Хойникский, Брагинский и Наровлянский) и восточная (Кормянский, Чечерский) части которых относятся к зонам отселения. Промышленные центры в свою очередь являются местами трудоустройства значительной части сельских поселений, обеспечивают доступность населения к предоставляемым городом услугам (торговля, здравоохранение, образование и др.), что объясняет рост поселений вокруг крупных городов.

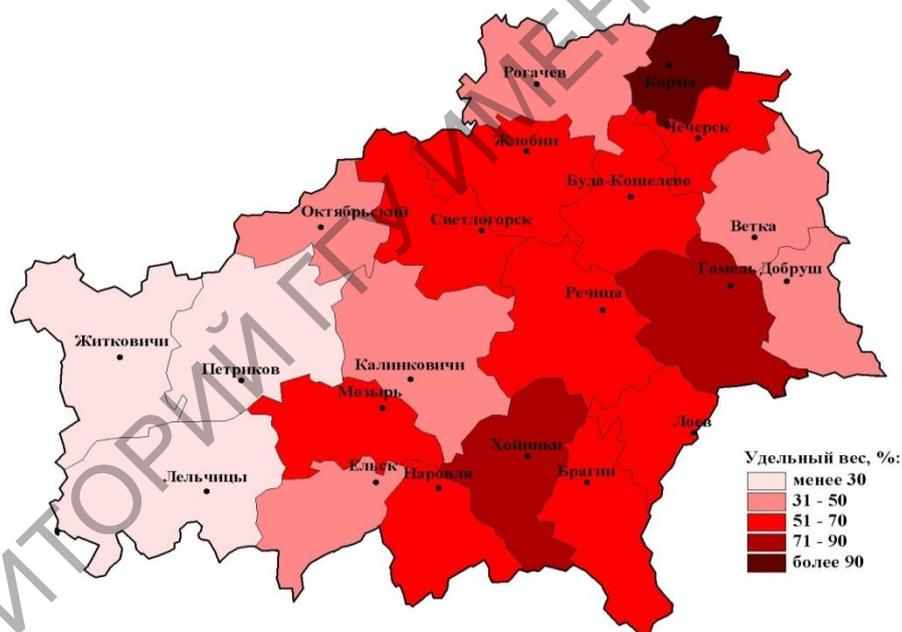


Рисунок 1 – Размещение сельского населения Гомельской области в радиусе до 20 км вокруг районных центров

Удаление сельского население от центра отмечается в западных районах (Лельчицком, Житковичском и Петриковском). Они отличаются лесистостью и заболоченностью территории. Показатели удаленности населенных пунктов и численности населения имеют корреляционную зависимость 0,2 – 0,3.

Максимальная плотность сельского населения в первых 10 км вокруг районного центра – 362 чел./км², в сегменте 10 – 20 км этот показатель уменьшается в три раза. Величина населенных пунктов начинает уменьшаться только на расстоянии более 40 км. Самые крупные из них расположены на удалении около 20 км от городских поселений.

Неравномерно распределяется население вокруг областного центра. 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.

В распределении численности сельского населения вокруг областного центра выделяется два пика: первый в радиусе до 10 км, второй – на расстоянии около 100 км. Второй скачок в численности и плотности сельского населения обосновывается наличием средних и крупного городов (Мозырь, Жлобин, Рогачев, Светлогорск). Величина населенных пунктов, плотность сельского населения и поселений достигают максимальных значений в непосредственной близости от города. На расстоянии более 10 км эти показатели сокращаются в 3, 6 и 2 раза соответственно.

Прослеживается взаимосвязь между численностью населения, числом населенных пунктов и их удаленностью от железной дороги. Более 46 % сельского населения проживает в радиусе 10 км от ближайшей железнодорожной станции. И всего 9 % населения размещается на расстоянии более 50 км. По сравнению с 1986 г. концентрация населения вокруг железнодорожных станций усиливается. В районах, через которые проходят крупные железнодорожные пути, в радиусе 10 км от станций концентрируется до 90 % и более сельского населения (Гомельский, Жлобинский, Мозырский). Коэффициент корреляции между численностью населения и удаленность от железнодорожной станции составляет 0,2.

Плотность сельского населения в первых 10 км вокруг железнодорожной станции достигает 575 чел./км². В следующем сегменте (10 – 20 км) этот показатель снижается в 7 раз. Из-за наличия довольно густой железнодорожной сети, плотность населения на расстоянии более 50 км снижается до 1 чел./км². В два раза уменьшается и величина поселений – от 242 до 129 человек.

Таким образом, проведенное исследование доказывает зависимость пространственного размещения населения от типа путей сообщения, удаленности от районных центров, областного центра (в некоторой степени) и ближайшей железнодорожной станции. Отмечается увеличение в несколько раз удельного веса сельского населения, плотности населения, величины и плотности сельских населенных пунктов в радиусе 10 км вокруг районных центров и железнодорожных станций. Относительно областного центра в размещении населения наблюдается два пика – это радиус до 30 км и сегмент в 100 км от Гомеля. На этом расстоянии находятся города Мозырь, Жлобин, Светлогорск, которые также являются центрами концентрации населения.

Список литературы

1 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.

2 Бугрименко, В.Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н. Бугрименко. – М. : Наука, 1987. – 340 с.

3 Кузнецова С.Н. Соотношение структуры и транспортно-географических условий сельского расселения Тверской области / С.Н. Кузнецова, С.И. Яковлева // Региональные исследования. – 2010. – № 1 (27). – С. 55–64.

4 Кузнецова С.Н. Транспортно-географическое положение сельских населенных пунктов Тверской области / С. Н. Кузнецова // Региональные исследования. – 2012. – № 1 (35). – С. 84–93.

5 Статистический ежегодник Гомельской области: статистический сборник / ред. кол. В.В. Перников [и др.]. – Гомель: Гомельское областное управление статистики, 2018. – 460 с.