

УДК 911.3

Л. И. Попкова¹
А. А. Оломский²

Опорный каркас расселения Центрального Черноземья: особенности и характерные черты

^{1,2}ФГБОУ ВО «Курский государственный университет»,
г. Курск
e-mail: ²pfkandres@gmail.com

Аннотация. Сопоставление размещения городов и конфигурации транспортной сети выявило особенности опорного каркаса расселения Центрального Черноземья и определило его характерные черты: стихийный характер урбанизации, отсутствие единого замысла создания оптимальной территориальной структуры и, как следствие, недостаточное развитие опорного каркаса. Обозначены ключевые для региона сочетания городов и связывающих их транспортных магистралей, определены проблемные участки, нуждающиеся в дальнейшем развитии для создания оптимальной структуры расселения.

Ключевые слова: Центральное Черноземье, опорный каркас расселения, город, транспортная сеть, транспортный узел, железная дорога, автомагистраль, зоны влияния городов.

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью создания целостного представления о территориальной организации одного из наиболее комфортных для жизни и деятельности человека региона. Центральное Черноземье является районом старого хозяйственного освоения, преимущественно аграрного, формирование которого происходило в соответствии с характером природных, исторических и социально-экономических перемен.

Сложившийся рисунок опорного каркаса расселения Центрального Черноземья представляет собой сочетание и взаимодействие поселений, создающих сельско-городской континуум. В этих условиях, с одной стороны, возрастает роль городов, особенно административных и промышленных центров, а с другой – почти все городские поселения имеют черты сельской местности, что также сказывается на устойчивости опорного каркаса, поскольку малые аграрно-ориентированные города не всегда справляются с возложенной на них миссией.

Тенденция к повсеместному снижению численности малых городов требует обращения к историческим особенностям их создания и развития, к вопросам изменения географического положения, особенно транспортно-географического и геополитического. Катастрофично малая для городского поселения численность населения накладывает отпечаток как на внутреннюю структуру города, так и на интенсивность его связей с окружением. В данном случае необходимо понять, в каких условиях и при каких преобладающих факторах складывался опорный каркас, найти его сильные и слабые звенья.

Цель исследования – выявление особенностей формирования опорного каркаса городского населения Центрального Черноземья для определения его роли в территориальной организации страны.

Основой для изучения данной проблемы послужили работы как отечественных, так и зарубежных учёных. Впервые термин каркас был введён Н.Н. Баранским, сформулировавшим его лаконично: «Города плюс дорожная сеть – это каркас, это остов, на котором все остальное держится, остов, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию» [1, с. 207]. Впоследствии к этому определению обращались многие учёные, которые развивали и совершенствовали его, адаптировали к новым социально-экономическим реалиям. Отметим автора фундаментальных трудов по географии городов Г.М. Лаппо, создателя географического учения о городах И.М. Маергойза, учёного, внесшего вклад в систематизацию знаний об опорном каркасе расселения П.М. Поляна [2-4]. Однако, особое внимание хотелось бы уделить определению И.М. Маергойза. По его мнению, опорный каркас расселения – это полимасштабное единство узловых и линейных элементов, которые при переходе на региональный масштаб становятся полноправными объектами описания и анализа. В частности, опорный каркас расселения Центрального Черноземья можно определить как решетку узлов и магистралей [3].

Материалы и методы

Методологической основой работы послужили теоретические положения, сформулированные в географии расселения, геоурбанистике, географии транспорта. Следует отметить фундаментальные труды Г.А. Гольца, Г.М. Лаппо, Т.Г. Нефедовой, В.В. Покшишевского, П.М. Поляна, Ю.В. Поросенкова, В.П. Семёнова-Тян-Шанского, С.А. Тархова, А.И. Трейвиша, В.А. Шупера и других учёных.

Для решения поставленных задач применялись литературный, картографический, историко-географический, математико-статистический методы.

Информационная база исследования включала анализ: научной литературы по вопросам географии городского расселения, геоурбанистики, географии транспорта; картографической информации – как опубликованных тематических карт, так и авторских, полученных с использованием геоинформационных технологий; статистических материалов, баз данных, интернет-каталогов; результаты полевых исследований и личных наблюдений автора.

Практическая значимость заключается в том, что полученная информация может быть использована для целей территориального планирования.

Результаты и обсуждение

При анализе размещения городов Центрального Черноземья стоит учитывать исторически сложившиеся тенденции в системе городского расселения, которые определяют их современное демографическое и социально-

экономическое развитие. Построение картосхемы зон влияния городов позволило обнаружить наиболее и наименее урбанизированные зоны (рис. 1).

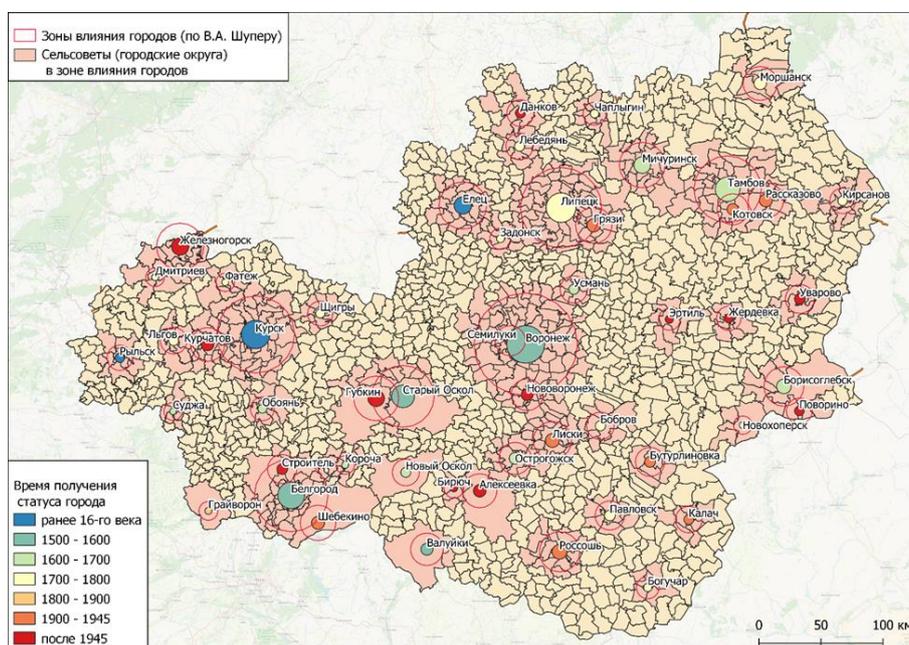


Рис. 1. Зоны влияния городов Центрального Черноземья
Составлено авторами

Анализируя размещение городов следует учитывать как минимум два обстоятельства. Во-первых, иерархичность системы расселения по соответствию ранга и размера города. Особенности территориально-урбанистической структуры расселения Центрального Черноземья выражаются, в том числе, различиями в численности населения между первым и вторым городом. Они варьируют в очень широких пределах – от 1,6 раза в Белгородской, до почти 17 раз в Воронежской области.

В зонах влияния более крупных городов наблюдается наличие городов-спутников: у Тамбова – Котовск (13,2 км); у Воронежа – Семилуки (19 км); у Липецка – Грязи (32 км). В Белгородской области два города имеют в зоне своего влияния: Белгород – Строитель (25 км); Старый Оскол – Губкин (24 км). У Курска в зоне его влияния спутников нет. Ближе других расположен город Курчатов (41 км). Для укрепления социально-экономической устойчивости региона планируется строительство города-спутника Воронежа «Солнечный», на 26 тыс. человек, а расширение пригородной застройки Липецка осуществляется возведением города-спутника «Романово-Сити» (проектная численность населения – 130 тысяч чел.) (рис. 1) [5-10].

Во-вторых, довольно остро в Центральном Черноземье стоит вопрос об истинности городов, поскольку связь между городской и сельской местностью здесь проявляется сильнее, чем во многих других регионах России. «Сельская грибница» в исследуемом регионе глубоко пустила корни и проявляется, в том числе и во внешнем облике городов, и в самосознании жителей. Поэтому зоны влияния и соседство с истинным городом или городом с ярко выраженными сельскими чертами имеет разную этиологию [11].

Цепочки из городов с практически непрерывной зоной влияния расположены к югу и юго-востоку от Воронежа, к западу и северу от Липецка. Соприкосновение городских систем между Липецком и Тамбовом стало возможным благодаря значительной зоне влияния наукограда Мичуринска. Все областные центры собирают вокруг себя города, образуя зоны влияния различной людности, конфигурации, направленности осей распространения.

«Созвездие городов» образует треугольник: Железногорск-Дмитриев-Фатеж с преобладающей ролью Железногорска, рост и развитие которого происходило в значительной степени за счёт более слабых близлежащих городских поселений, проигравших в условиях конкуренции. Аналогичные варианты наблюдаются в скоплении городов вокруг Белгорода (Строитель-Шебекино-Короча). Следы засечной черты представлены цепочкой бывших городов-крепостей Новый Оскол-Бирюч-Острогожск и присоединившимся к этой цепочке Алексеевкой, Лисками и Бобровым (рис. 1, 3) [12].

Присутствуют в опорном каркасе и линейные элементы. Например, к западу от Курска цепочка городов по Сейму – Курчатов-Льгов-Рыльск.

Близкое к оптимальному распределение городов наблюдается между Курском, Белгородом и Старым Осколом, при этом два из трёх городов – областные центры, а Старый Оскол вырос на электрометаллургической базе и вполне может составить конкуренцию Белгороду.

Довольно выражен на местности неправильный четырёхугольник: Воронеж-Липецк-Тамбов-Борисоглебск с городами-спутниками. У Воронежа – Семилуки, Усмань, Нововоронеж; у Липецка – Грязи; у Тамбова – Котовск и Рассказово; у Борисоглебска – Поворино. Следует отметить некоторую экономическую неравнозначность узлов этой фигуры с явным перевесом в сторону Воронежа и слабым юго-восточным узлом с центром в Борисоглебске. Менее выраженные связи наблюдаются между Воронежем-Ельцом-Липецком и Липецком-Мичуринском-Тамбовом.

Вместе с тем, существуют значительные пространства, на которых практически отсутствуют города. Это территория, ограниченная ромбом, вершинами которого являются города Грязи-Бобов-Борисоглебск-Кирсанов. Внутри этого ромба ютятся три малых города – Эртиль, Жердевка и Уварово, однако их социально-экономического потенциала недостаёт для полноценного заполнения территории и создания ареала городских поселений. Недостаток городских поселений наблюдается также на границах областей, за исключением пространств вокруг Белгорода, Железногорска и Борисоглебска [12, 13].

Эффективность функционирования опорного каркаса расселения зависит от наличия прямого транспортного сообщения между городами. Центром железнодорожного сообщения является Воронеж. Из этого города проложены прямые железные дороги в Курском, Липецком направлении. До Белгорода железная дорога проходит через Лиски, до Тамбова – через Поворино. В пределах Воронежской области железные дороги связывают в южном направлении Воронеж-Лиски-Россошь; в северо-восточном – Новохопёрск и Поворино. Имеется две узловых станции – Лиски и Поворино. От Лисок – к Острогожску. До Борисоглебска, Жердевки и Эртиля и далее – до Грязей можно добраться только через Поворино. Через Таловую – до Бутурлиновки, Калача и Павловска.

Железнодорожная связность городов Курской области обеспечивается узлами Курск, Льгов, Касторная. Прямое железнодорожное сообщение Курска

осуществляется с городами Курчатов-Льгов, Щигры (через станцию Охочевка). До Дмитриева и Железногорска (Михайловский Рудник) можно доехать через станцию Арбузово, до Обояни и Суджи – через станцию Ржава.

Возможности Белгорода как железнодорожного узла ориентированы на Украину (2 ветки), Курск и Льгов. Гораздо более высокая связность с городами своего региона у Старого Оскола. От него можно напрямую связаться с Губкиным, Новым Осколом, Валуйками. А уже из Валук – с Бирючом и Алексеевкой.

От Липецка прямая железнодорожная ветка до Ельца и до Грязей, а уже от Грязей на юг до Усмани и до тамбовского Мичуринска. От Мичуринска – до Лебедяни, а из Лебедяни через станцию Лев Толстой – до Раненбурга (Чаплыгина).

Из Тамбова на северо-запад до Мичуринска, на юго-восток до Обловки (Уварово), на восток – до Рассказово и Кирсанова. От Тамбова на юг тупиковая ветка до Котовска.

В целом железнодорожная связность городов Центрального Черноземья обеспечивается деятельностью узловых станций: Мичуринск, Грязи, Воронеж, Лиски, Поворино, Старый Оскол, Белгород, Валуйки, Курск, Льгов (рис. 4). Устойчивость системе расселения придают возможности транспортного сообщения в пределах своей области. Рассмотрим разные варианты таких сочетаний. Воронежская область имеет самую большую площадь среди субъектов региона, а также обладает единственным городом-миллионером в Черноземье [5-10, 12, 13].

Эти факторы привели к формированию разветвлённой железнодорожной сети на базе узловых станций Воронеж, Лиски, Поворино. Центральное место в размещении железнодорожных станций принадлежит Лискам, а не Воронежу. Из Лисок прямое сообщение с Бобровым, Острогожском, Россошью, Поворино. Вместе с тем, в стороне от благ цивилизации находится Эртиль, который железнодорожной связи с Воронежем не имеет, к нему ведёт второстепенная ветка от Грязей Воронежских. Богучар железной дороги не имеет (рис. 2) [6, 14].

Средним уровнем железнодорожной связности характеризуются города Курской области благодаря узловым станциям Курск и Льгов. Они объединяют большинство городов субъекта. Несколько неудобна связь с Рыльском и Обоянью, а Фатеж вообще не имеет железной дороги [7, 14].

Сложная ситуация складывается в Белгородской области. Два железнодорожных узла: Белгород и Старый Оскол имеют исторические и географические особенности. Железные дороги Белгорода ориентированы на Украину, а не на связи с городами своего региона. А Старый Оскол, благодаря электрометаллургическому комбинату, и выгодному экономико-географическому положению, связан с Новым Осколом, Валуйками, Губкиным. Валуйки, как и Белгород, размещаясь в приграничной зоне, связывает Бирюч и Алексеевку [5, 14].

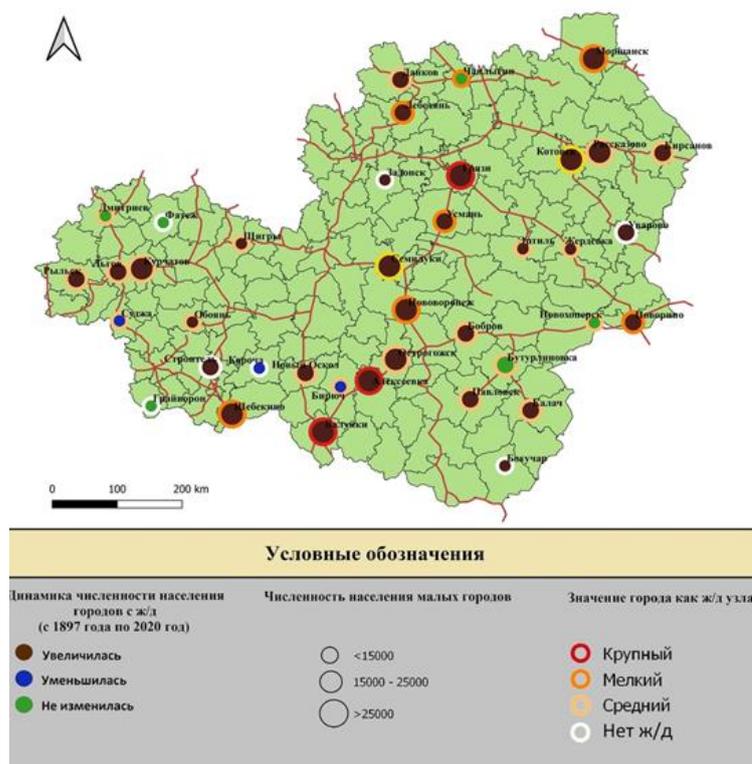


Рис. 2. Железные дороги и динамика численности населения малых городов Центрально-Чернозёмного экономического района
Составлено авторами

Липецк, как уже упоминалось, в железнодорожном отношении уступает Грязям, через которые осуществляется связь не только с городами своей области, но и является межобластным узлом, от которого идут дороги до Воронежа и Мичуринска. Задонск не имеет железнодорожного сообщения (рис. 3) [8, 14].

Тамбов также не является лидером в своей области по развитию железных дорог. Здесь на первый план выходит Мичуринск. Хуже других обеспечен железнодорожным сообщением Моршанск [9, 14].

Таким образом, железные дороги, представляющие одну из важных составляющих опорного каркаса расселения, вносят некоторые коррективы в устойчивость системы. В ряде случаев они её укрепляют, в других – ослабляют (рис. 2).

В настоящее время на первый план в формировании опорного каркаса выходит автомобильный транспорт. Активно строятся новые автомагистрали, которые обеспечивают быструю и комфортную связь между населёнными пунктами. Это позволяет поселениям, находящимся на важных автомобильных дорогах, быстро развиваться.

Воронеж имеет прямое автомобильное сообщение с Курском и своим пригородом Семилуками по трассе Р-298 «Курск – Воронеж», а также с Тамбовом по магистрали Р-193 «Воронеж – Тамбов». В целом, административный центр ЦЧР имеет выгодное положение относительно автомобильных дорог, потому что через город проходит федеральная трасса М-4 «Дон». И хоть с помощью данной автомагистрали нельзя напрямую связаться с другими областными центрами Центрального Черноземья, есть достаточно удобные подъездные дороги к трассе

М-4. Например, с помощью подъездной к М-4 трассы А-133 имеется связь с Липецком, к Р-298 примыкает другая важная федеральная автомагистраль М-2 «Крым», которая обеспечивает не прямую, но все же удобную транспортную связь Воронежа со Старым Осколом, Корочей и Белгородом. Также трасса М-4 обеспечивается прямое сообщение с Павловском и Богучаром.

После Воронежа автомагистраль Р-298 продолжается и связывает напрямую Воронеж и Борисоглебск, далее дорога перетекает в трассу Р-22 «Каспий». Больше прямого автомобильного сообщения Воронежа с другими городами нет, но есть удобные подъездные дороги к основным магистралям. Пожалуй, сложнее всего добраться на автомобиле из Воронежа до Эртиля, который связан с трассой Р-193 дорогами регионального значения [6, 10].

Из Липецка напрямую можно добраться до Тамбова и Ельца благодаря федеральной магистрали Р-119 «Орёл – Ливны – Елец – Липецк – Тамбов», эта же дорога связывает Липецк с трассами М-4 и Р-22. С помощью дорог регионального значения есть прямое сообщение с Грязями, Чаплыгиным, Лебедяню, Данковым и Усматью [8, 10].

Курск, кроме Воронежа и Семилук, напрямую связан с Обоянью, Строителем и Белгородом по трассе М-2 в южном направлении и с Фатежом – в северном. Автомагистраль Е-38 связывает административный центр Курской области со Льговом и Рыльском. С помощью дорог регионального значения можно напрямую попасть из Курска в Щигры и в Курчатов. С Железногорском прямого сообщения нет. Чтобы попасть во второй по людности город области, из Курска нужно ехать в северном направлении по трассе М-2 до Фатежа, а затем с помощью подъездной дороги выйти на автомагистраль А-142 «Тросна – Калиновка», так же можно доехать до Дмитриева [7, 10].

Белгород после 2014 года оказался в транспортном тупике из-за невозможности пересечения российско-украинской границы. Но тем не менее, имеется прямое автомобильное сообщение со Строителем и Курском по трассе М-2 в северном направлении, по этой же дороге, но в северо-восточном – с Корочей, Губкиным и Старым Осколом, в восточном – с Новым Осколом и Бирючом, а с помощью подъездной дороги в том же, восточном направлении, – с Алексеевкой и в северо-восточном – с Острогжском. Автомобильная трасса регионального значения напрямую связывает Белгород и Шебекино [5, 10].

Тамбов с помощью трассы Р-208 «Тамбов – Пенза» напрямую связан с Рассказово и Кирсановым. По автомагистрали Р-22 «Каспий» в южном направлении имеет сообщение с Борисоглебском, в северо-западном с помощью подъездных дорог – с Мичуринском и Чаплыгиным. По дороге регионального значения в северном направлении связан с Моршанском [9, 10].

Отсюда, очевидно, что Центральное Черноземье имеет достаточно развитую транспортную автомобильную сеть. Многие города, в том числе и областные центры, связаны между собой напрямую с помощью автомагистралей федерального значения или же с помощью удобных подъездных дорог к ним. В пределах региона проходят три важнейшие трассы, которые связывают между собой не только регионы Центрального Черноземья: М-2 «Крым», М-4 «Дон», Р-22 «Каспий». Нахождение на таких важных транспортных артериях даёт мощный толчок для развития городов, в том числе и малых, чем дополнительно подпитывает опорный каркас расселения.

В XX веке активное развитие получила «Теория центральных мест», созданная немецким учёным В. Кристаллером. Согласно данной теории кристаллеровская решётка – это сеть центральных мест, покрывающих всю заселённую территорию, и имеющих форму смежных правильных шестиугольных ячеек без просвета. Центры этих ячеек становятся узлами шестиугольной решётки более высокого порядка, а они — узлами решётки ещё более высокого порядка и так далее — вплоть до высшего уровня с единственным центром. Поселения размещаются в форме гексагональной решетки, так как это наиболее эффективный способ для предоставления услуг районам без каких-либо накладок [15].

В условиях Центрального Черноземья сложно представить, что городские поселения будут составлять правильную шестиугольную решётку, поэтому за оптимальное размещение будем принимать связанные друг с другом равносторонние треугольники.

Практически оптимально размещены города в треугольнике Липецк-Елец-Лебедянь на севере Центрально-Чернозёмного экономического района, а также два смежных треугольника на юго-востоке региона – Бутурлиновка-Калач-Павловск и Калач-Богучар-Павловск. Стоит отметить ещё один треугольник Уварово-Балашов-Борисоглебск на востоке. Отличие данной решётки от вышеперечисленных заключается в том, что Балашов находится за пределами ЦЧР. Сюда же примыкает равнобедренный треугольник Балашов-Поворино-Борисоглебск, но расстояние между Поворино и Борисоглебском намного меньше расстояния между Балашовым и Борисоглебском; Балашовым и Поворино, поэтому данное расположение городов далеко от оптимального (рис. 3).

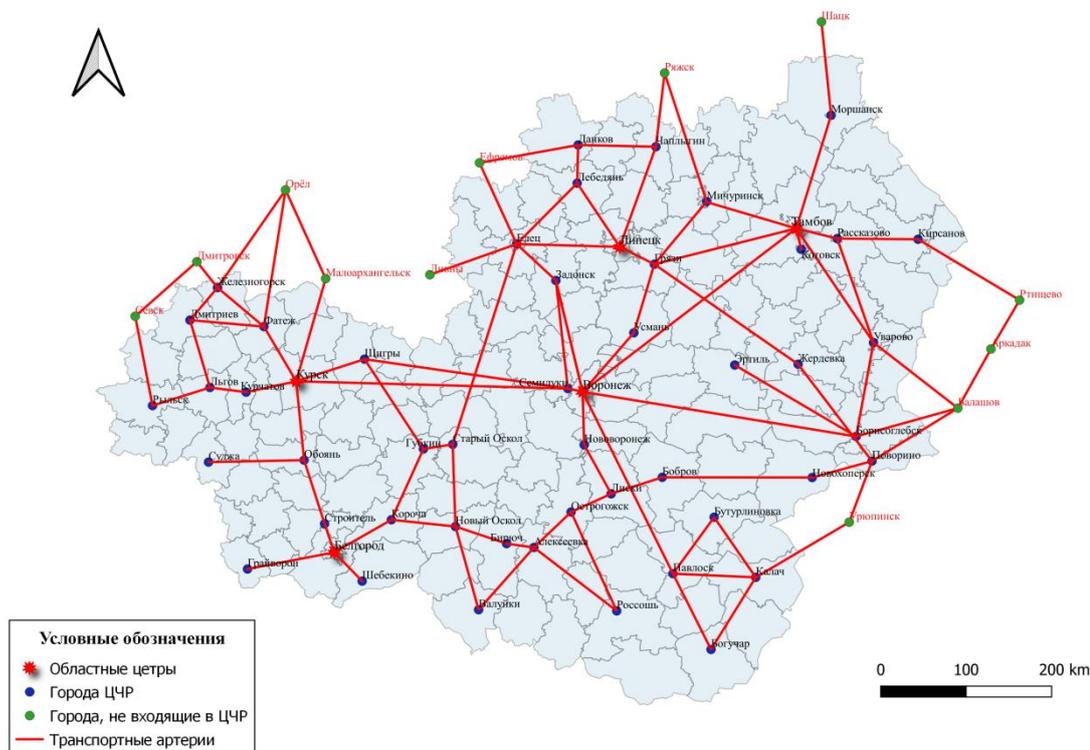


Рис. 3. Каркас городского расселения Центрального Черноземья
Составлено авторами

Также близко к оптимальному размещены города: Железногорск-Фатеж-Дмитриев; Орёл-Фатеж-Железногорск; Россошь-Алексеевка-Острогожск. Отдельное внимание хотелось бы уделить треугольнику Алексеевка-Валуйки-Новый Оскол. В таком виде подобное положение городов можно было бы считать оптимальным. Но между Новым Осколом и Алексеевкой на трассе М-2 «Крым» располагается город Бирюч. Таким образом, треугольник превращается в четырёхугольник [5-10].

Отметим, что на линии между Курском и Воронежем есть всего лишь один город – Семилуки. И тот в непосредственной близости от Воронежа. В начале XX века на данном пути был ещё один город. Это Тим в Курской области, но в 1924 году населённый пункт утратил городской статус. Таким образом, перестал существовать треугольник Щигры-Тим-Курск.

Такая же проблема наблюдается на прямой от Воронежа до Борисоглебска, где не наблюдается ни одного промежуточного города. Также логично выглядит идея связать напрямую Воронеж и Эртиль. Таким образом получится равнобедренный треугольник Воронеж-Эртиль-Борисоглебск (рис. 3).

Также положительное влияние на опорный каркас расселения оказало бы строительство путей сообщения между Обоянью и Губкиным и расположение на линии между ними ещё одного города. Так как в середине многоугольника Курск-Щигры-Губкин-Короча-Белгород-Строитель-Обоянь не наблюдается ни одного городского поселения [5-10].

Аналогичная картина наблюдается в многоугольнике Семилуки-Воронеж-Нововоронеж-Лиски-Острогожск-Алексеевка-Бирюч-Н.Оскол-Ст.Оскол, где по периметру сосредоточено достаточно большое количество городов, но внутри самого многоугольника городов нет. Логичным выглядит строительство прямой дороги между Воронежем и крупным промышленным центром Центрального Черноземья Старым Осколом. На протяжении железнодорожной линии от Старого Оскола до Ельца нет ни одного городского населённого пункта, но есть достаточно большой посёлок городского типа – Касторное в Курской области. Ни одного города нет на линии между Воронежем и Тамбовом, а на расстоянии между Липецком и Жердевкой есть только город-спутник областного центра Липецкой области – Грязи. Близко к оптимальному размещены города Рассказово, Кирсанов и Уварово, но между двумя последними нет прямого транспортного сообщения.

В настоящее время в транспортном тупике оказались приграничные с Украиной города, тем самым они явно выпадают из картины каркаса расселения. Это Рыльск, Суджа, Грайворон, Шебекино, Валуйки. Транспортные пути в данных населённых пунктах были ориентированы именно в направлении соседнего государства. Особенно остро транспортная проблема стоит в Грайвороне, так как город фактически связан только автомобильной дорогой с Белгородом, а железной дороги в населённом пункте вовсе нет. В Шебекино и Валуйках железная дорога есть, но одноимённая станция теперь стала тупиковой из-за закрытой государственной границы. Причём Валуйки являлись ранее одним из важнейших железнодорожных узлов ЦЧР и носили гордое звание «Ворота Донбасса» (рис. 3) [5-10].

Тем более странным выглядит практически тупиковое положение Эртиля в Воронежской области, который находится на большом расстоянии от государственной границы РФ. В город ведёт всего лишь одна прямая

автомобильная дорога из Борисоглебска. Железная дорога через населённый пункт не проходит (рис. 3).

Таким образом, логично, что наиболее устойчивыми к действию внешних факторов и внутренних трансформаций оказались многофункциональные города – административные, промышленные, транспортные узлы, воплощающие фундаментальные свойства урбанизации и являющиеся её зеркалом. Однако и средние, и малые города подпитывают каркас расселения, являясь источниками пополнения человеческого капитала «столпов» урбанизации и увеличивая «рёбра жёсткости» остова расселения. Появление новых городов кардинально не изменило центр тяжести и устойчивость городского расселения. Изменения, произошедшие за последние полтора столетия, практически не сказались на геодемографическом центре городского населения, лишь немного сместив его к западу от «столицы» Черноземья – города Воронежа.

Применение теоретических представлений об опорном каркасе расселения как инструменте для обобщенного знания о территориальной структуре Центрального Черноземья позволило подтвердить положение о незавершённости процесса урбанизации. Выявлены как ключевые для региона сочетания городов и связывающих их транспортных магистралей, так и проблемные участки, которые нуждаются в дальнейшем развитии для создания оптимальной структуры расселения.

Система городского расселения, представленная 52 городами, имеет ряд особенностей, отличающих её от систем расселения других регионов. Центральное Черноземье – регион малых и очень малых городов: их в три раза больше, чем средних, больших, крупных, крупнейших и городов-миллионеров, к тому же размещены они крайне неравномерно. Строительство городских поселений откликлось на решение первоочередных задач развития общества и государства. Поселения возникали в узловых точках, обеспечивающих выполнение актуальных на время их возникновения функций.

Строительство транспортных путей не ставило своей целью равномерное развитие опорного каркаса расселения, поэтому во многом города приспособивались к транспортной сети, особенно железнодорожной. Тем не менее железные дороги сыграли очень важную каркасообразующую роль.

Выводы

В результате анализа городского расселения и его транспортной обеспеченности были сделаны следующие выводы:

1. Процесс урбанизации в Центральном Черноземье не только не завершён, но и имеет тенденцию к перераспределению численности населения между городами в пользу больших и крупных. Это общая тенденция, в Черноземье она сопровождается усилением сельских черт урбанизации, возвращением к аграрным истокам.

2. Серьёзные изменения, обусловленные геополитическими причинами, произошли в грузо- и пассажирообороте приграничных городов, что оказало влияние не только на сами эти города, но и на все транспортные связи. Тем не менее, узловые железнодорожные станции по-прежнему укрепляют каркас расселения и позитивно влияют как на их численность населения, так и на уровень социально-экономического развития.

3. В целом, географический рисунок расселения Центрального Черноземья характеризуется ярко выраженными чертами несовершенства, которое проявляется как в нехватке городов и дорог для создания оптимальной территориальной структуры, так и недостаточном развитии элементов опорного каркаса.

4. Центральным местом опорного каркаса расселения является Воронеж, от которого узлы городского расселения достаточно широкой полосой распространяется на значительную часть Воронежской области, а также соседних Белгородской и Липецкой областей, а посредством Липецкой области через Мичуринск, и с Тамбовской. По своей конфигурации они очень близки к протяжённости Белгородской засечной черты, несмотря на то что прошло уже более 370 лет.

5. Наиболее слабыми звеньями опорного каркаса расселения оказываются не только те ареалы, в которых отсутствуют города и магистральные дороги, но и те, небольшие по людности, которые находятся в непосредственной близости друг от друга/, как бы конкурируют за место в территориальной структуре региона вместо того, чтобы объединиться и создать более сильный узловый элемент системы расселения.

Таким образом, в целом, система расселения Центрального Черноземья, с одной стороны, обладает чертами незавершённости, с другой, - остановилась в своём развитии, в её структуре не происходят позитивные изменения, направленные на оптимизацию опорного каркаса – не возникают новые города, не совершенствуется транспортная система.

Вместе с тем, Центральное Черноземье занимает своё важное место в системе расселения России, имеет транспортные связи с регионами страны, производит востребованный экономикой региональный продукт. Проблема заключается в необходимости выявления и учёта особенностей территориальной структуры региона, а в отдалённой перспективе – упорядочения опорного каркаса расселения, в идеале и его узловых и линейных элементов.

Литература

1. Баранский Н. Н. Становление советской экономической географии. Москва: Мысль, 1980. 287 с.
2. Лаппо Г. М. География городов. М.: Владос, 1997. 480 с.
3. Маергойз И. М. Территориальная структура хозяйства. Новосибирск: Наука, 1986. – 300 с.
4. Полян П., Нефёдова Т., Трейвиш А. Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен. Москва: ОГИ, 2001. с.
5. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Белгородской области [Электронный ресурс]. URL: https://31.rosstat.gov.ru/main_indicators (дата обращения: 01.12.2023).
6. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Воронежской области [Электронный ресурс]. URL: https://36.rosstat.gov.ru/main_indicators (дата обращения: 02.12.2023).
7. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Курской области [Электронный ресурс]. URL: https://46.rosstat.gov.ru/main_indicators (дата обращения: 01.12.2023).

8. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Липецкой области [Электронный ресурс]. URL: <https://48.rosstat.gov.ru/folder/48617> (дата обращения: 25.11.2023).
9. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Тамбовской области [Электронный ресурс]. URL: https://68.rosstat.gov.ru/municipal_statistics (дата обращения: 02.12.2023).
10. Федеральная служба государственной статистики (транспорт) [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 29.11.2023).
11. Попкова Л. И. Города Центрального Черноземья: критерии истинности // В сб.: Современная Евразия: общественно-географический анализ. Материалы Международной научной конференции (XIV научная Ассамблея АРГО). Отв. редакторы А.Г. Дружинин, В.С. Батомункуев. Улан-Удэ, 2023. С. 334-336.
12. Попкова Л. И. Урбанистическая структура территории Центрального Черноземья // В сб.: Полимасштабные системы "центр-периферия" в контексте глобализации и регионализации: теория и практика общественно-географических исследований. Материалы международной научной конференции (Шестая Ежегодная научная Ассамблея АРГО). Ответственные редакторы Воронин И. Н., Дружинин А. Г., 2015. С. 335-340.
13. Попкова Л. И. Проблемы развития Центрального Черноземья // Вопросы географии. 2016. № 141. С. 381-403.
14. Попкова Л. И., Оломский А. А. Влияние железных дорог на демографическое развитие малых городов Центрального Черноземья // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. Воронеж, 2024. № 2. С. 54-62.
15. Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena: Gustav Fischer, 1933.

L. I. Popkova¹
A. A. Olomsky²

The supporting framework of the settlement of the Central Chernozem region: features and characteristic features

^{1,2}Kursk State University, Kursk
e-mail: ²pfkandres@gmail.com

Abstract. A comparison of the location of cities and the configuration of the transport network revealed the features of the supporting framework of the settlement of the Central Chernozem region and determined its characteristic features: the spontaneous nature of urbanization, the lack of a unified plan for creating an optimal territorial structure and, as a result, insufficient development of the supporting framework. The key combinations of cities and highways connecting them for the region are identified, problematic areas in need of further development to create an optimal settlement structure are identified.

Keywords: The central Chernozem region, the supporting framework of settlement, the city, the transport network, the transport hub, the railway, the highway, the zones of influence of cities.

References

1. Baranskij N. N. Stanovlenie sovetskoj ekonomicheskoy geografii. Moskva: Mysl', 1980. 287 s. (in Russian)
2. Lappo G. M. Geografiya gorodov. M.: Vlados, 1997. 480 s. (in Russian)
3. Maergojz I. M. Territorial'naya struktura hozyajstva. Novosibirsk: Nauka, 1986. 300 s. (in Russian)
4. Polyan P., Nefyodova T., Trejvish A. Gorod i derevnya v Evropejskoj Rossii: sto let peremen. Moskva: OGI, 2001. s. (in Russian)
5. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Belgorodskoj oblasti. URL: https://31.rosstat.gov.ru/main_indicators (data obrashcheniya: 01.12.2023). (in Russian)
6. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Voronezhskoj oblasti. URL: https://36.rosstat.gov.ru/main_indicators (data obrashcheniya: 02.12.2023). (in Russian)
7. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Kurskoj oblasti. URL: https://46.rosstat.gov.ru/main_indicators (data obrashcheniya: 01.12.2023). (in Russian)
8. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Lipeckoj oblasti. URL: <https://48.rosstat.gov.ru/folder/48617> (data obrashcheniya: 25.11.2023). (in Russian)
9. Territorial'nyj organ Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Tambovskoj oblasti. URL: https://68.rosstat.gov.ru/municipal_statistics (data obrashcheniya: 02.12.2023). (in Russian)
10. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki (transport). URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (data obrashcheniya: 29.11.2023). (in Russian)
11. Popkova L. I. Goroda Central'nogo CHernozem'ya: kriterii istinnosti // V sb.: Sovremennaya Evraziya: obshchestvenno-geograficheskij analiz. Materialy Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii (XIV nauchnaya Assambleya ARGO). Otv. redaktory A.G. Druzhinin, V.S. Batomunkuev. Ulan-Ude, 2023. S. 334-336. (in Russian)
12. Popkova L. I. Urbanisticheskaya struktura territorii Central'nogo CHernozem'ya // V sb.: Polimasshtabnye sistemy "centr-periferiya" v kontekste globalizacii i regionalizacii: teoriya i praktika obshchestvenno-geograficheskikh issledovanij. Materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii (SHestaya Ezhegodnaya nauchnaya Assambleya ARGO). Otvetstvennye redaktory Voronin I. N., Druzhinin A. G., 2015. S. 335-340. (in Russian)
13. Popkova L. I. Problemy razvitiya Central'nogo CHernozem'ya // Voprosy geografii. 2016. № 141. S. 381-403. (in Russian)
14. Popkova L. I., Olomskij A. A. Vliyanie zheleznyh dorog na demograficheskoe razvitie malyh gorodov Central'nogo CHernozem'ya // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Geografiya. Geoekologiya. Voronezh, 2024. № 2. S. 54-62. (in Russian)
15. Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena: Gustav Fischer, 1933.

Поступила в редакцию 21.08.2024 г.