

УДК 332.12:338.2

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КАРКАС ТЕРРИТОРИИ РЕГИОНА:
РАСЧЕТ И АНАЛИЗ**
SOCIO-ECONOMIC FRAMEWORK OF THE REGION: CALCULATION AND ANALYSIS

Неуймин С.К., Неуймин Д.С.

Neuimin S.K., Neuimin D.S.

Мичуринский государственный аграрный университет, Мичуринск, Россия

Michurinsk State Agrarian University, Michurinsk, Russia

E-mail: nds511@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

В процессе хозяйственной деятельности населения в регионах появляется опорный (социально-экономический) каркас расселения и производства как основа территориальной структуры. Опорный каркас оказывает на территорию существенное влияние, служит проводником культурного, политического, хозяйственного прогресса. С одной стороны, в нем сосредоточены все учреждения, ответственные за развитие территории, а с другой, вся территория в своем развитии тяготеет к нему, опирается на него. Чем лучше развит каркас, тем обширнее зона, испытывающая его благотворное влияние, и, как правило, тем успешнее развивается вся территория. Важной задачей является разработка методики вычисления плотности социально-экономического каркаса. Авторами предлагается два варианта ее решения. Основой оценки плотности социально-экономического каркаса в обоих вариантах является методика определения интегрального показателя. Более подробно проанализированы особенности опорного каркаса Тамбовской области. По природным условиям и сложившейся территориальной организации населения и хозяйства Тамбовскую область можно разделить на три природно-хозяйственные зоны. Наблюдаются значительные диспропорции в размещении населения по территории области. Налицо поляризация пространства и, как следствие, недостаточная сформированность опорного каркаса на севере и юге области. Еще более существенна дифференциация между природно-хозяйственными зонами по экономическим показателям. Отмечается практически полное доминирование центральной зоны региона. Рассмотрены основные особенности социально-экономического каркаса Тамбовской области, в том числе на основе исторических предпосылок. Обозначены факторы, препятствующие эффективному обеспечению транспортно-экономических связей. Обоснована недостаточность городов для формирования опорного каркаса территории региона и проблема наличия реальных городов в области. Повышение плотности опорного каркаса является стимулирующим фактором повышения социально-экономической эффективности и уровня жизни населения региона.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Социально-экономический (опорный) каркас, население, город, природно-хозяйственная зона, реальный город, планировочная ось, уровень жизни.

Перенос центра тяжести социально-экономического развития на региональный уровень вызывает потребность научного обоснования функционирования территорий. В процессе жизнедеятельности людей в регионах появляется опорный (социально-экономический) каркас расселения и производства как остова территориальной хозяйственной структуры.

Под социально-экономическим (опорным) каркасом региона понимают сочетание городов и соединяющих их магистралей. Внимание к этому объекту изучения привлек Н.Н. Баранский: «Города плюс дорожная сеть – это каркас, это остова, на котором все держится, остова, который формирует территорию, придает ей определенную конфигурацию», а термин «опорный каркас расселения» введен Б.С. Хоревым.

Совершенно очевидно, что опорный каркас – это наиболее устойчивая и в то же время динамично развивающаяся часть территориальной структуры хозяйства. Узлы опорного каркаса – это города и агломерации. На уровне страны они представлены большими городами, а на уровне региона к ним присоединяются остальные города и крупные поселки городского типа. Линейными элементами опорного каркаса являются магистрали и полимагистрали.

Опорный каркас оказывает на территорию существенное влияние, служит для нее проводником культурного, политического, хозяйственного прогресса. С одной стороны, в нем сосредоточены все учреждения, ответственные за развитие территории, а с другой, вся территория в своем развитии тяготеет к нему, опирается на него. Поэтому и появилось такое название — опорный каркас территории. Он как бы делит все местности на два типа: "прикаркасные", лежащие вокруг центров и вдоль основных путей сообщения, и "межкаркасные", удаленные от центров и магистралей. Элементы каркаса притягивают к себе население, на прикаркасных территориях эффективнее развивается хозяйство, улучшаются условия жизни населения. Чем лучше развит каркас, тем обширнее зона, испытывающая его благотворное влияние, и, как правило, тем успешнее развивается вся территория [3].

Цель исследований. Одной из нерешенных задач в этой области является методика вычисления плотности социально-экономического каркаса. Мы предлагаем два варианта ее решения. Основой оценки плотности социально-экономического каркаса в обоих вариантах является методика определения интегрального показателя [10,12].

Условия, материалы и методы. В первом варианте исходными показателями являются плотность сети городов, а также железных и автомобильных дорог в данном регионе. После выполнения необходимых по методике расчетов, получаем показатель W_i , отражающий «расстояние» между плотностью фактического социально-экономического каркаса данного региона и плотностью каркаса субъекта-эталона, имеющего максимальные значения всех исходных показателей, использованных в расчете. При этом мы считаем, что более объективным будет расчет показателя плотности сети городов с учетом веса каждого города, который можно вывести из показателя численности населения города. При этом минимальная численность населения города для вхождения его в социально-экономический каркас (с некоторой степенью условности) принимается за 20 тыс. человек (категория «особо малых» городов). Меньшая численность населения уже недостаточна для формирования узла каркаса и зоны притяжения. Данные города не обладают достаточным набором социально-экономических функций для обслуживания прилегающих территорий, в частности, медицинских, образовательных, культурных, торговых.

Определение веса города проводится в следующей последовательности:

1. Все города делятся на 5 групп:

- более 1 млн. чел.
- 500 тыс. чел. – 1 млн. чел.
- 100 тыс. чел. – 500 тыс. чел.
- 50 тыс. чел. – 100 тыс. чел.
- 20 тыс. чел. – 50 тыс. чел.

2. Находится среднее население города в каждой группе.

3. Сумма полученных средних цифр приравнивается к единице, после чего получаем веса городов каждой группы.

В результате нашего расчета первые субъекты России по количеству городов выглядят следующим образом: Московская, Свердловская, Ростовская области, республики Татарстан и Башкортостан.

Недостаток этого варианта – усреднение численности населения городов в группах. Это нивелирует значительные различия между городами внутри каждой группы.

Предлагаемый нами второй вариант ликвидирует этот недостаток. На наш взгляд, в расчете плотности сети городов необходим переход от количества городов к

плотности городского населения (для городов с населением более 20 тыс. чел.). Таким образом, при расчете по второму варианту максимальная плотность социально-экономического каркаса территории сложилась в Московской, Калининградской, Тульской областях. С другой стороны, как минимум, десять субъектов федерации (в первую очередь Чукотский автономный округ, Республика Саха, Камчатский край и Магаданская область) не имеют сформировавшегося социально-экономического каркаса [11,12,13].

Результаты и обсуждение. Более подробно проанализируем особенности опорного каркаса Тамбовской области, которая, несмотря на свое положение в центре Европейской части России, занимает лишь 26-е место среди субъектов РФ по плотности социально-экономического каркаса территории. Это значительно ниже, чем у ее соседей по ЦЧР – Липецкой (6-е место) и Воронежской (19-е место) областей.

Почему область, находящаяся в центре России, занимает такое низкое место? Причины этого – низкая плотность городов, городского населения, а также железных и автомобильных дорог в области. Такая ситуация объясняется, в частности, значительной отсталостью по данным показателям севера и юга области.

По природным условиям и сложившейся территориальной организации населения и хозяйства Тамбовскую область можно разделить на три природно-хозяйственные зоны (ПХЗ) (табл. 1).

Таблица 1 – Основные административно-территориальные и демографические показатели природно-хозяйственных зон (ПХЗ) Тамбовской области

Показатели	Север	Центр	Юг	Удельный вес ПХЗ в показателях области, %		
				Север	Центр	Юг
Количество административных районов	6	7	10	26,1	30,4	43,5
Территория, кв. км	9814	10626	13748	28,6	31,4	40,0
Население, тыс. чел.	160,6	716,9	212,6	14,7	65,8	19,5
в т.ч. городское	50,8	504,8	84,6	7,9	78,9	13,2
в т.ч. сельское	109,8	212,1	128,0	24,4	47,1	28,5
Удельный вес сельского населения, %	68,4	29,6	60,2	x	x	x
Плотность населения, чел./ км ²	16,4	67,5	15,5	x	x	x
в т.ч. сельского	11,2	20,0	9,3	x	x	x

Наиболее сельской является северная природно-хозяйственная зона области (более 2/3 населения проживает в сельской местности). В центральной же зоне большая часть населения (более 70%) проживает в городах. Таким образом, имеют место значительные диспропорции в размещении населения по территории области. Плотность населения в центре региона почти в 5 раз выше, чем на севере и юге. Налицо поляризация пространства и, как следствие, недостаточная сформированность опорного каркаса на севере и юге области [5,7].

Еще более существенна дифференциация между природно-хозяйственными зонами по экономическим показателям. Отметим практически полное доминирование центральной зоны, что объясняется нахождением здесь двух основных экономических и промышленных центров - Тамбова и Мичуринска. Это обуславливает большое отставание двух других районов и необходимость разработки комплекса мероприятий по их развитию.

Таким образом, основные особенности социально-экономического (опорного) каркаса территории Тамбовской области следующие:

1. Различия в степени освоенности северной, центральной и южной частей территории. Центральная часть области освоена наиболее интенсивно. Здесь находятся самые крупные города, вокруг которых группируются другие крупные поселения.

2. Определяющими структурообразующими элементами территории являются железные и автомобильные дороги федерального значения, в частности М6 (Москва – Волгоград - Астрахань), железнодорожная линия Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону.

3. Опорный каркас расселения области образуют восемь городов, причем Тамбов занимает доминирующее положение в развитии области, что характерно для многих областей Центрального федерального округа. Тамбовская область является одним из примеров осуществления политики концентрации производительных сил в единичных пунктах при незначительной доле остальных. В области наблюдается концентрация городского населения в Тамбове и Мичуринске, тогда как на другом конце размещаются слабо развитые малые города и теряющие население сельские населенные пункты.

4. В южной и северной частях области, несмотря на относительно развитую транспортную сеть и связь с Тамбовом, из-за отсутствия в них больших городов предпосылки для интенсивного хозяйственного развития значительно хуже.

Наши расчеты показывают, что города области, занимая всего 0,85% территории области, сосредоточили половину населения, более половины объема строительных работ, $\frac{3}{4}$ промышленного производства и более 80% розничного товарооборота области. Это означает, что 540 тыс. человек, проживающие на 99% территории области, располагают только 20% розничного товарооборота, незначительным промышленным производством и неразвитым строительным комплексом [6].

Анализируя линейную составляющую опорного каркаса области, следует отметить, что основные транспортные магистрали пересекают области с севера – запада на восток (Рязск – Кирсанов), с севера на юг (Моршанск – Борисоглебск). Полимагистраль Первомайский – Тамбов – Кирсанов является основной осью урбанизации области. Здесь располагаются основные города-узлы социально-экономического каркаса (Мичуринск, Тамбов, Рассказово, Кирсанов). Доля дорог с твердым покрытием по области составляет 69%. По данному показателю регион занимает 66 место в стране, а в ЦФО опережает только Ярославскую и Костромскую области. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет в области 184 км на 1000 кв. км. Этот показатель существенно больше общероссийского (39), но уступает показателям ЦФО (231) и соседних регионов. По плотности автодорог область занимает 29 место в России, а в ЦФО опережает только Костромскую область.

Второй главной планировочной осью является меридиональное транспортное направление Тамбов – Моршанск. К настоящему времени здесь сформировался лишь один центр – Моршанск, однако наличие республиканской транспортной магистрали, а также крупного лесного массива, обладающего рекреационным потенциалом, может служить основой для урбанизации и освоения этого направления.

Южная часть области имеет менее выраженную структурную организацию. Здесь проходят радиальные транспортные направления Тамбов - Грязи, Тамбов – Волгоград, Тамбов – Уварово – Мучкапский. В восточной части области формируется меридиональная рекреационная ось вдоль реки Ворона: Мучкапский – Кирсанов.

Все расположенные на юге поселки городского типа и два малых города, выполняющие роль центров муниципальных районов, из-за низкой численности населения и ограниченности масштабов развития к настоящему времени не сформировались как центры межрайонного значения.

Если учесть транспортную доступность до других городов области, то, безусловно, Тамбов имеет наиболее выгодное расположение. Все города и остальные районные центры находятся от него в пределах двухчасовой доступности. Достаточно удачно в этом смысле расположены Рассказово и Котовск. Затем (в порядке убывания) – Кирсанов, Уварово, Мичуринск, Жердевка и Моршанск.

Эффективному обеспечению транспортно-экономических связей в области препятствует ряд факторов:

- недостаточное качество существующей дорожной сети;
- превышение интенсивности движения по федеральным и территориальным дорогам по сравнению с расчетными параметрами дорог;

- большинство райцентров имеют только по одному выходу на опорную дорожную сеть.

Такой рисунок социально-экономического каркаса области складывался по мере заселения этих земель и формирования хозяйства. Так, центральный (Прицнинский) район стал заселяться и осваиваться раньше, чем другие части Тамбовского края. Южнее, на тамбовской лесостепной равнине, лишенной сколько-нибудь значительных естественных рубежей для защиты от кочевников, долгое время постоянных поселений славян не было [2].

Интенсивное заселение северной половины области началось лишь после сооружения в 30-х годах XVII века Белгородской укрепленной линии. От Белгорода она тянулась на северо-восток к Воронежу и далее в пределы Тамбовского края, где на ней были основаны города Тамбов и Козлов (ныне Мичуринск).

Железные дороги, проведение которых завершилось в губернии к концу 60-х годов XIX века, заменили транспортное использование рек, а также гужевые трактовые пути. Железные дороги оказали существенное влияние на формирование и развитие городов Тамбовского края.

Новый этап развития сети городских поселений связан со временем предвоенного строительства. В этот период появляются посёлок Жердевка (1937 г.), развивается Мичуринск. На основе дальнейшего развития металлообработки и машиностроения, химии растут города Тамбов, Кирсанов, Моршанск. В этот период был образован посёлок Кочетовка (1938 г.), рабочий посёлок Красный Боевик преобразован в город Котовск (1940 г.). В сельских районных центрах Инжавино, Уварово, Мучкап развивались отрасли пищевой и местной промышленности и, тем самым, создавались условия для постепенного перерастания их в городские поселения.

В конце 50-х - начале 60-х годов из сельских населённых пунктов образуются рабочие поселки Мучкапский и Первомайский (1958 г.), Инжавино и Уварово (1960 г.), Дмитриевка и Сосновка (1966 г.), Мордово, Ржакса, Умет (1968 г.) и Знаменка (1971 г.). В 1966 г. р.п. Уварово преобразован в город, а в 1973-1976 гг. образованы рабочие посёлки Новопокровка и Новая Ляда. Таким образом, в это время в области возникло 4 новых города и 13 рабочих посёлков [14].

Несмотря на это, области не хватает городов для формирования опорного каркаса территории. Исследованиями ученых доказано, что на 20% территории ЦЧР не хватает городов, чтобы создать плотную экономическую среду. В первую очередь это касается Тамбовской области. Там, где выше плотность городов и где они крупнее, больше ареалы относительного благополучия сельского хозяйства, сельского населения [8,9].

Только семь из 23 административных районов области имеют центром город, причем пять городов относятся к категории малых (менее 50 тыс. жителей). Естественно, столь небольшое количество городов не может охватить социальными и другими услугами территорию области. Один город в Тамбовской области приходится в среднем на 4300 кв. км территории области, а расположенный на севере области Моршанск – почти на 10 тыс. кв. км. В соседних черноземных областях этот показатель колеблется от 2500 кв. км (Белгородская область) до 3500 кв. км (Воронежская область). Таким образом, чтобы подняться хотя бы до показателя Воронежской области, области требуется еще минимум два города. Претендентами на это являются поселки Первомайский, Сосновка и Инжавино.

Кроме того, налицо проблема наличия реальных городов в области. Как известно, реальный город – это город, дающий своему населению и населению окружающей территории полный комплекс социально-экономических услуг. По расчетам ученых, в России реальный город начинается примерно с людности 250 тыс. чел.

Таким образом, в Тамбовской области имеется всего один реальный город – Тамбов. Сравним основные социально-экономические показатели Тамбова и других городов области, при этом показатели областного центра примем за 100% (табл. 2).

Отчетливо виден разрыв между показателями Тамбова и остальных городов, заключающийся в существенном превышении показателей областного центра (в первую очередь, по уровню промышленного производства и торговли в расчете на одного жителя).

Таблица 2 – Сравнительная характеристика основных социально-экономических показателей городов по отношению к г. Тамбов

Город	Численность населения	Отгружено промышленных товаров	Промышленное производство на 1 жителя	Оборот розничной торговли	Оборот розничной торговли на 1 жителя, тыс. руб.	Численность врачей на 10000 человек
Тамбов	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Мичуринск	35,2	8,2	23,3	19,9	56,4	48,7
Рассказово	16,2	4,0	24,5	7,1	44,0	39,0
Моршанск	14,8	2,4	16,3	7,5	50,3	57,9
Котовск	11,4	7,0	61,7	2,8	24,9	36,6
Уварово	9,6	2,7	28,7	3,3	34,9	57,4
Кирсанов	6,4	7,9	124,4	3,7	58,8	62,4

Все сказанное позволяет сделать вывод о несформированности опорного каркаса на территории Тамбовской области и о необходимости разработки и осуществления комплекса мер в этом направлении, в том числе и на основе предлагаемых методик определения плотности опорного каркаса территории региона. Полагаем, что повышение плотности опорного каркаса является стимулирующим фактором повышения социально-экономической эффективности и уровня жизни населения региона.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Абалкин, Л. Аграрная трагедия России [Текст] / Л. Абалкин // Вопросы экономики.- 2009.-№9.
2. Взгляд на историю. Очерк истории заселения тамбовского края [Текст] / Автор-составитель Поповичева И.В. // Санкт-Петербург, Издательство «ИВА», 2004 г.
3. Лаппо, Г. Города в пространстве России [Текст] / Г. Лаппо // Отечественные записки.-2002.-№6.
4. Лукьянова, А.Н. Устойчивое развитие сельских территорий – основа повышения качества жизни сельского населения [Текст] / А.Н. Лукьянова// Аналитический вестник Совета Федерации. – 2010.- №10.
5. Неуймин, Д.С. Обоснование направлений социально-экономического развития сельских территорий Тамбовской области [Текст] / Д.С. Неуймин // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. 2012. № 4. С. 143-146.
6. Неуймин, С.К. Трудовые ресурсы и демографическая ситуация в сельском хозяйстве Тамбовской области [Текст] / С.К. Неуймин // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. 2006. № 2. С. 125-131.
7. Неуймин, С.К. Сельскохозяйственная освоенность как фактор устойчивого развития сельских территорий [Текст] / С.К. Неуймин, Д.С. Неуймин // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. 2014. № 1. С. 121-126.
8. Неуймин, С.К. Освоенность территории как фактор экономического роста и эффективности аграрного производства [Текст] / С.К. Неуймин // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Мичуринский государственный аграрный университет. Мичуринск - наукоград РФ, 2006.
9. Нефедова, Т. Географические вариации сельского хозяйства [Текст] / Т. Нефедова // Отечественные записки.-2004.-№1.
10. Смагин, Б.И. К вопросу о методике определения интегрального показателя эффективности сельскохозяйственного производства [Текст] / Б.И. Смагин //

Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2003. № 4. С. 18.

11. Смагин, Б.И. Освоенность территории региона: теоретические и практические аспекты. монография [Текст] / Б.И. Смагин, С.К. Неуймин ; Министерство сельского хозяйства РФ, Федеральное гос. образовательное учреждение высш. проф. образования "Мичуринский гос. аграрный ун-т". Мичуринск - наукоград РФ, 2007.
12. Смагин, Б.И. Сущность и методика определения показателей освоенности региона [Текст] / Б.И. Смагин, С.К. Неуймин // Вопросы статистики.- 2005.- №12.
13. Смагин, Б.И. Уровень сельскохозяйственной освоенности территории как фактор экономического роста и эффективности аграрного производства [Текст] / Б.И. Смагин, С.К. Неуймин // Никоновские чтения. 2007. № 12. С. 99-102.
14. 200 лет Тамбовской губернии и 60 лет Тамбовской области. Историко-статистический сборник. - Тамбов, 1997: - 232 с.