

© С. Н. КУЗНЕЦОВА, С. И ЯКОВЛЕВА

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛОВИЙ НА ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И СТРУКТУРУ СЕЛЬСКОГО РАССЕЛЕНИЯ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

Новые политические и социально-экономические условия требуют более глубокого, чем раньше, понимания процессов развития и механизмов поддержки конкурентоспособных функций сельской местности. Ведущую роль в этих процессах играет расселение. Для его сохранения и развития важнейшим фактором сейчас является транспорт. Транспортные сети обеспечивают связность населенных пунктов, перемещение и мобильность населения, доступность центров обслуживания и мест работы. Транспортная система обеспечивает базовые условия качества жизни населения.

Транспортные условия сельского расселения в современной региональной литературе и среди защищенных диссертаций — крайне редкая тема. Специальных работ, посвященных исследованию сельского расселения во взаимосвязи с дорожной сетью региона и/или работой общественного транспорта в сельской местности, явно недостаточно. Фундаментальная географическая тема сельского расселения должна быть усилена транспортной тематикой, так как транспортные условия — важнейшие предпосылки устойчивого развития сельской местности при любых вариантах трансформации ее функций. Смена функций приводит к вторичному (повторному) активному освоению обезлюдивших сельских территорий.

Наше исследование выполнено на примере Тверской области. Многолетняя динамика сельского населения и современная структура сельского расселения Тверского региона показаны во взаимосвязи с динамикой транспортных условий расселения.

Тверская область — крупный староосвоенный межстоличный регион с очень низкой плотностью сельского населения (4,2 чел./км²) и населенных пунктов (8,7 сельских пунктов на 100 км²). В сельской местности живет 25,5 % населения области (346,4 тыс. чел.) (2011 г.). Отсутствие постоянной транспортной связи — одна из главных проблем сельского расселения региона.

Для анализа особенностей демографического развития выполнены расчеты индекса динамики численности сельского населения муниципальных районов Тверской области (их 36) в 1959—2009 гг., их группировка и картографирование — разработаны и составлены картограммы, характеризующие убыль/рост численности сельского населения районов за 50-летний период (1959—2009 гг.) и 20-летний период (1989—2009 гг.). Потери сельского населения региона за 50 лет — около 700 тыс. чел. К 2009 г. осталось 35 % численности 1959 г. В муниципальных районах индекс динамики численности сельского населения колеблется от 15—25 % в периферийных северо-восточных и юго-западных районах (Сандовский, Андреапольский, Весьегонский, Бельский, Жарковский, Молоковский, Кесовогорский и другие, всего 9 районов) до 68—74 % (Калининский и Конаковский). Преобладающее большинство районов — 24 (из 36) с индексом динамики от 26 до 50 % (рис. 1). Переломным в демографическом развитии региона был 1989 г., после которого изменился тип

Таблица 1

Типологическая матрица для разработки вариантов структуры сельского расселения муниципальных районов Тверской области, 2009 г.

Доля мельчайших пунктов (до 10 чел.) и без населения, %	Доля всех пунктов с постоянным населением без мельчайших (до 10 чел.), %					Всего районов
	20—30	31—40	41—50	51—60	61—70	
32					① 1 1	1
35—50				7		8
51—60		③ 4 7	② 10 1			14
61—70	④ 1 4					9
71—80						4
Всего районов	5	11	11	7	2	36

Примечание. В клетках указано количество муниципальных районов; номер в пунтоне — вариант структуры сельского расселения.

динамики сельского населения. Демографическое развитие последнего 20-летия уже не имело потерь максимального уровня (нет показателей ниже 47 %). 23 района имели индекс от 51 до 75 % (рис. 2). За 20 лет область потеряла 27 % своего сельского населения.

Демографическое развитие, приведшее к «демографическому сжатию» и обезлюдению сельской местности, определило нынешнюю структуру сельского расселения Тверского региона. В сельской поселенческой сети 9,5 тыс. пунктов, в том числе около 70 % — мельчайшие и мелкие (до 50 чел.), а 18 % — без постоянных жителей. Типы структуры сельского расселения в муниципальных районах Тверской области представляют собой разные варианты соотношений в сельских поселенческих сетях двух категорий пунктов — с постоянным населением (без мельчайших — до 10 чел.) и мельчайших вместе с пунктами без постоянного населения (рис. 3, табл. 1).

Описание вариантов (типов) структуры сельского расселения (рис. 3).

1. В сельской поселенческой сети доминируют (51—70 %) пункты с постоянным населением более 10 чел. Доля мельчайших пунктов и без постоянного населения минимальная (9 районов).

2. В поселенческой сети примерно равное количество двух категорий пунктов: 1) мельчайшие (1—10 чел.) вместе с пунктами без постоянного населения и 2) пункты с постоянным населением без мельчайших (11 районов).

3. В основе сельской поселенческой сети 51—70 % — мельчайшие (1—10 чел.) вместе с пунктами без постоянного населения. Доля населенных пунктов с постоянным населением (без мельчайших) — 31—40 % (11 районов).

4. В сети доминируют (61—80 %) мельчайшие поселения и пункты без постоянного населения (5 районов).

Основой транспортного каркаса (транспортной сети) сельского расселения Тверской области являются автомобильные дороги в сочетании с железнодорожными линиями. Активное автодорожное строительство началось в Тверской области с конца 1950-х — начала 1960-х гг., максимальные объемы строительства были в 1989—1990 гг. Значительное увеличение протяженности автодорог, в том числе с твердым покрытием (плотность 186 км на 1000 км²), кардинально изменило транспортно-географическое положение сельских на-

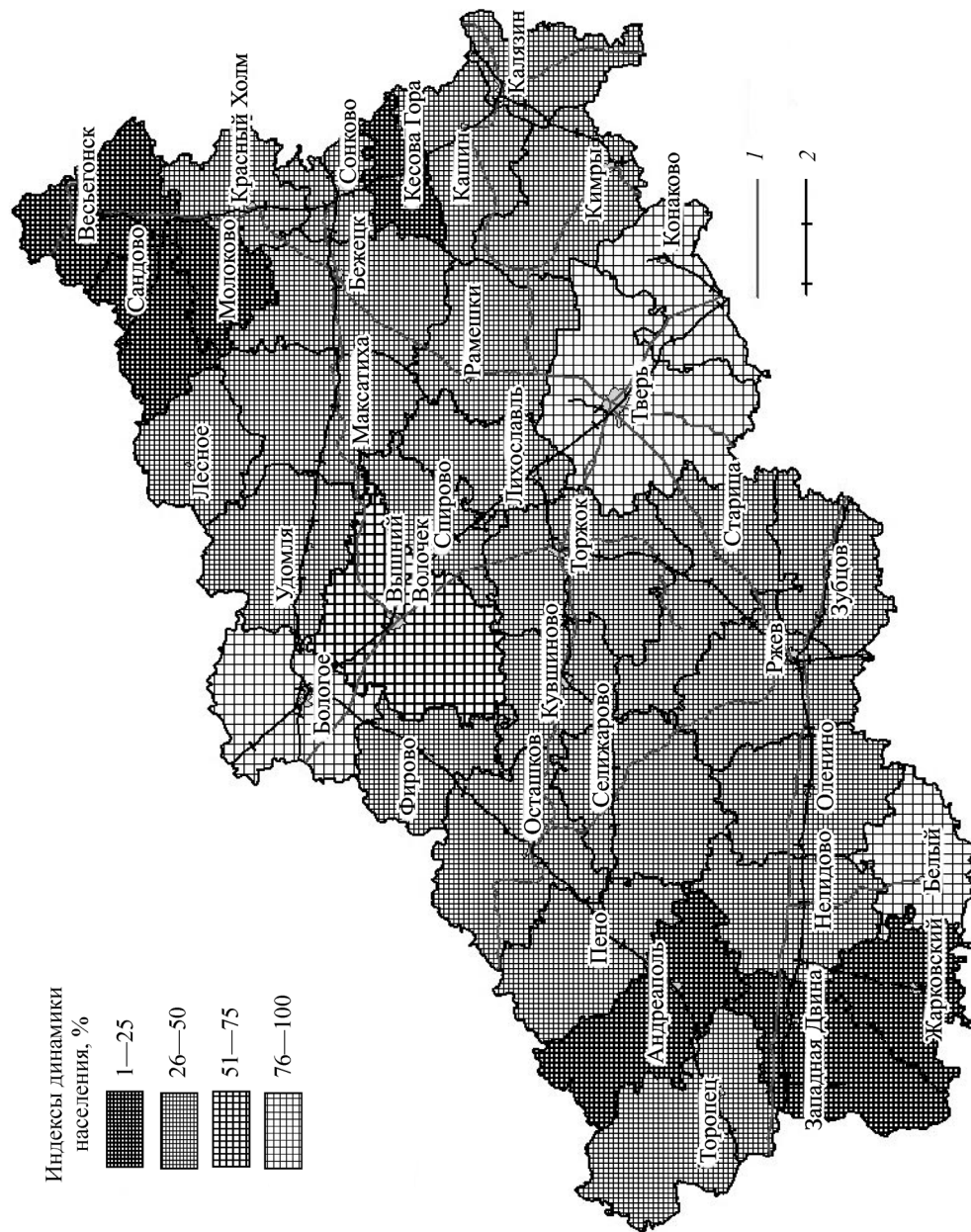
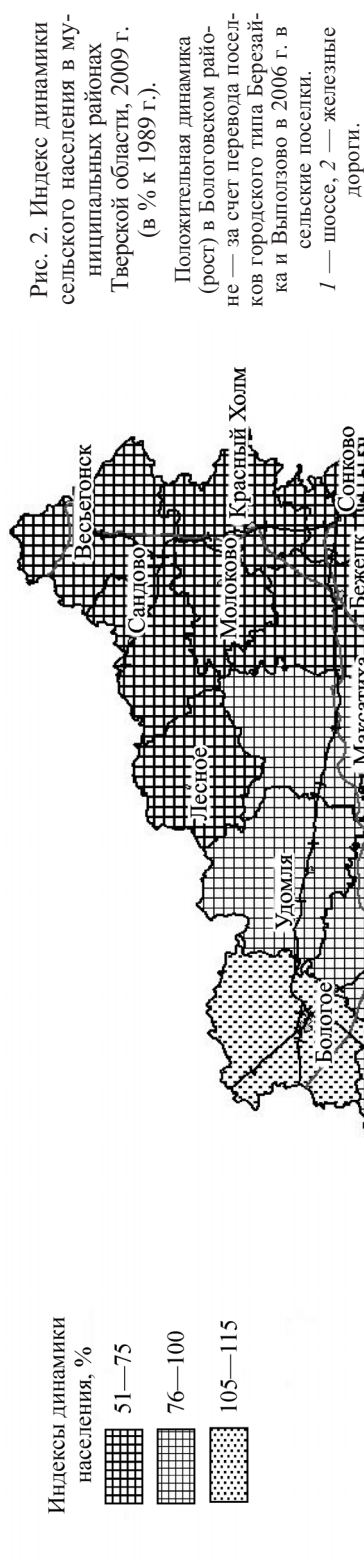


Рис. 1. Индекс многолетней динамики сельского населения в муниципальных районах Тверской области, 2009 г. (в % к 1959 г.).
1 — шоссе, 2 — железные дороги.



селенных пунктов, а транспортный фактор стал определяющим в сочетании со всеми другими важными условиями сельского расселения (природные, пригородные). Основными транспортно-географическими типами сельского расселения Тверской области являются пункты на шоссе (в них живет половина сельского населения области) и в полосах от 2.5 до 5 км от шоссе (17 % населения). При этом растет «остаточная» концентрация населения на шоссе и дорогах: при сокращении численности населения увеличивается его доля. Усиливается линейно-узловая концентрация населения на трассе автомагистрали Москва — Санкт-Петербург за счет роста наиболее крупных пунктов. Типы динамики показаны на рис. 4.

Тип 1. Значительное улучшение транспортных условий сельского расселения: основной тип расселения — пункты на шоссе, увеличилась концентрация населения на трассах автомагистралей и рядом с ними. Доля прочих типов незначительна и/или постоянно уменьшалась. В условиях бездорожья проживает от менее 1 до 5 % населения (исключение — Осташковский район — 11 %).

Тип 2. Улучшение транспортных условий сельского расселения без образования основного типа: на трассах автомагистралей, рядом с ними и в пристанционных пунктах сосредоточено 20—40 % населения. В условиях бездорожья живет 4—13 % населения.

Тип 3. Улучшение транспортных условий сельского расселения за счет увеличения доли населения, проживающего на шоссе (без образования основного типа расселения) и/или в пристанционных пунктах. Доля населения в условиях бездорожья, как правило, не превышает 5 %.

Тип 4. Незначительное улучшение транспортных условий сельского расселения: основной тип — расселение на шоссе (50 % и более) при сохранении значительной доли населения (30—40 %) в пунктах, удаленных от шоссе более чем на 5 км. В условиях бездорожья живет не более 5 % населения.

Тип 5. Сохранение концентрации населения в удаленных от шоссе пунктах при незначительном увеличении доли населения в пунктах на автомагистралях и шоссе. Без постоянной транспортной связи живет от 5 до 15 % населения.

Итак, половина сельского населения области значительно улучшила транспортно-географические условия своего проживания в сельской местности. В наихудших условиях (с малыми переменами и при значительной доле бездорожья) живет 20 % сельского населения области, преимущественно в периферийных районах.

Для разных типов соотношений динамики транспортно-географических условий расселения и структуры расселения мы рассчитали средние индексы динамики численности сельского населения. Этот демографический индикатор демонстрирует прямую зависимость убыли сельского населения от характера изменения транспортно-географических условий сельского расселения и одновременно объясняет динамику структуры сельского расселения. Таким образом, в матрице (табл. 2) мы объединили и систематизировали сразу три параметра.

Все варианты соотношений (табл. 3, рис. 5) — это доказательство влияния улучшения транспортно-географических условий на демографическое развитие (с меньшими потерями населения) и сложившуюся структуру сельского расселения (с меньшей долей в сети мельчайших населенных пунктов и пунктов без постоянного населения) в Тверском регионе. При этом главный фактор

Типы динамики

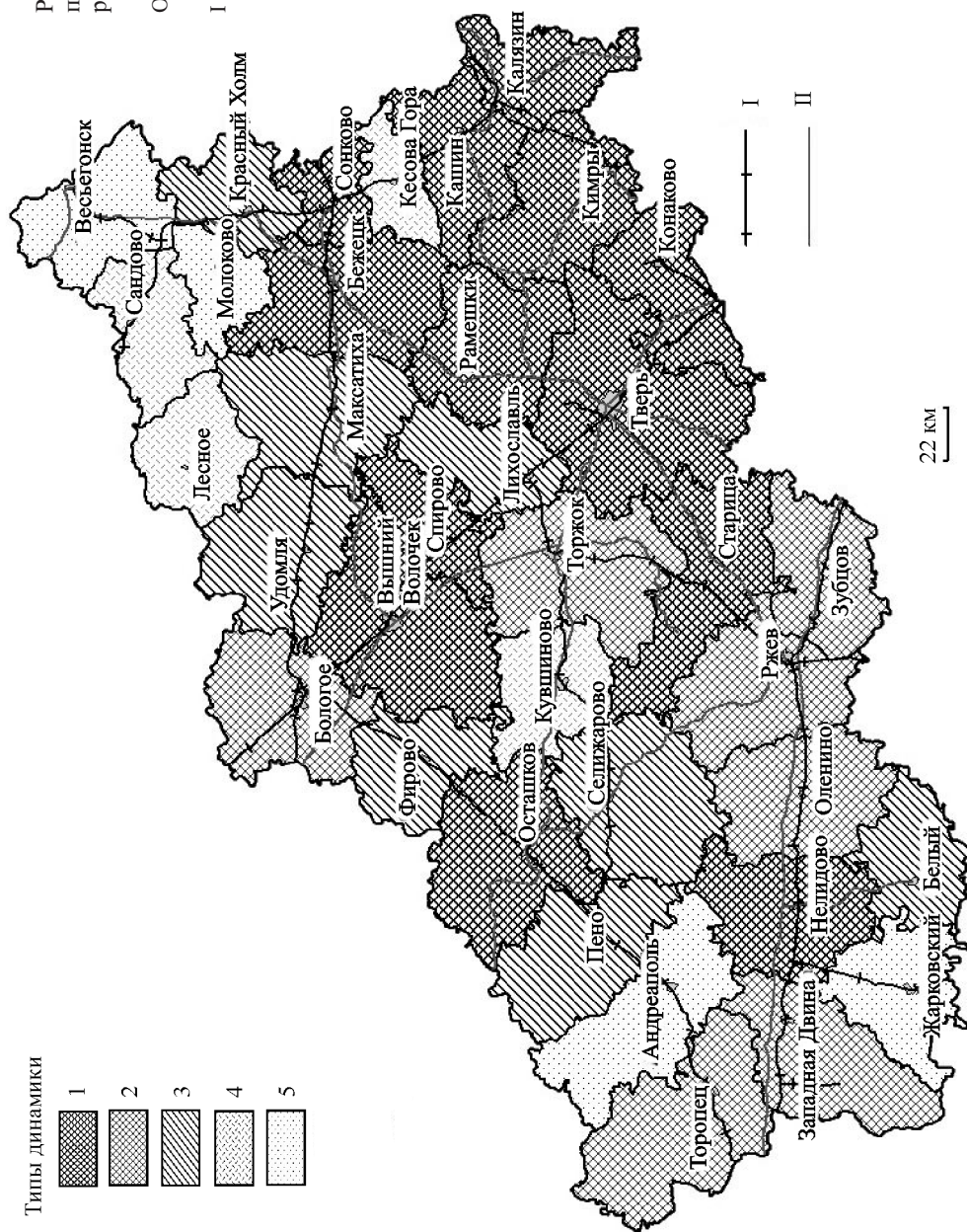
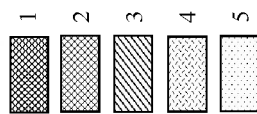


Рис. 4. Типы динамики транспортных условий сельского расселения в Тверской области, 1959—2009 гг.

Описание типов I—5 дано в тексте.

I — железные дороги, II — шоссе.

Таблица 2

Соотношение двух типологий: динамики транспортных условий и современной структуры сельского расселения*

Варианты динамики транспортно-географических условий (рис. 4)		Варианты структуры сельского расселения: ранжировка от относительно лучшей к худшей структуре (рис. 3)				Всего районов
		1	2	3	4	
Ранжировка от лучших к худшим условиям	1	Бежецкий, Спировский, Калининский, Конаковский	Осташковский, Сонковский, Рамешковский, Старицкий	Кашинский, Калязинский, Вышневолоцкий, Нелидовский	Кимрский	13
	2	Краснохолмский, Торжокский	Бологовский, Зубцовский	Ржевский, Торопецкий, Западно-двинский	Оленинский	8
	3	Лихославльский, Удомельский, Фировский	Максатихинский	Пеновский	Бельский, Селижаровский	7
	4	—	Кесовогорский, Лесной, Кувшиновский	Сандовский	—	4
	5	—	Весьегонский	Жарковский, Молоковский	Андреапольский	4
Всего районов		9	11	11	5	36

Примечание. *В клетках матрицы вписаны названия муниципальных районов.

«демографического сжатия» — массовая миграция из сельской местности в города происходила и продолжается из всех районов области. Интегральная зона транспортного тяготения Москвы еще в конце 1980-х гг. распространялась на большую часть Тверского региона, а сейчас охватывает всю область: из всех районных центров и рабочих поселков (поселков городского типа) организованы автобусные маршруты до Москвы; электрички (до Москвы и Бологое) и поезда (между Москвой и Санкт-Петербургом) также обеспечивают мобильность населения региона. Если признать условно равное влияние Москвы как главного миграционного «магнита» для всех муниципальных районов Тверского региона, то выполненную оценку современного влияния транспортно-географических условий на сельское расселение можно считать достаточно объективной.

В Тверском регионе люди живут в очень контрастных транспортно-географических условиях. В худших условиях остаются западные районы области, в лучших — районы транспортного коридора Москва—Санкт-Петербург. При этом западные и северо-западные территории наиболее благоприятны для развития туристско-рекреационной деятельности, а ее организация требует в первую очередь хороших дорог.

Для каждого муниципального района Тверской области Департаментом транспорта и связи разработаны паспорта по отраслям «дорожное хозяйство, транспорт, связь» (2010 г.) с информацией о сети автомобильных дорог, маршрутах общественного транспорта, программах строительства, оценке качества

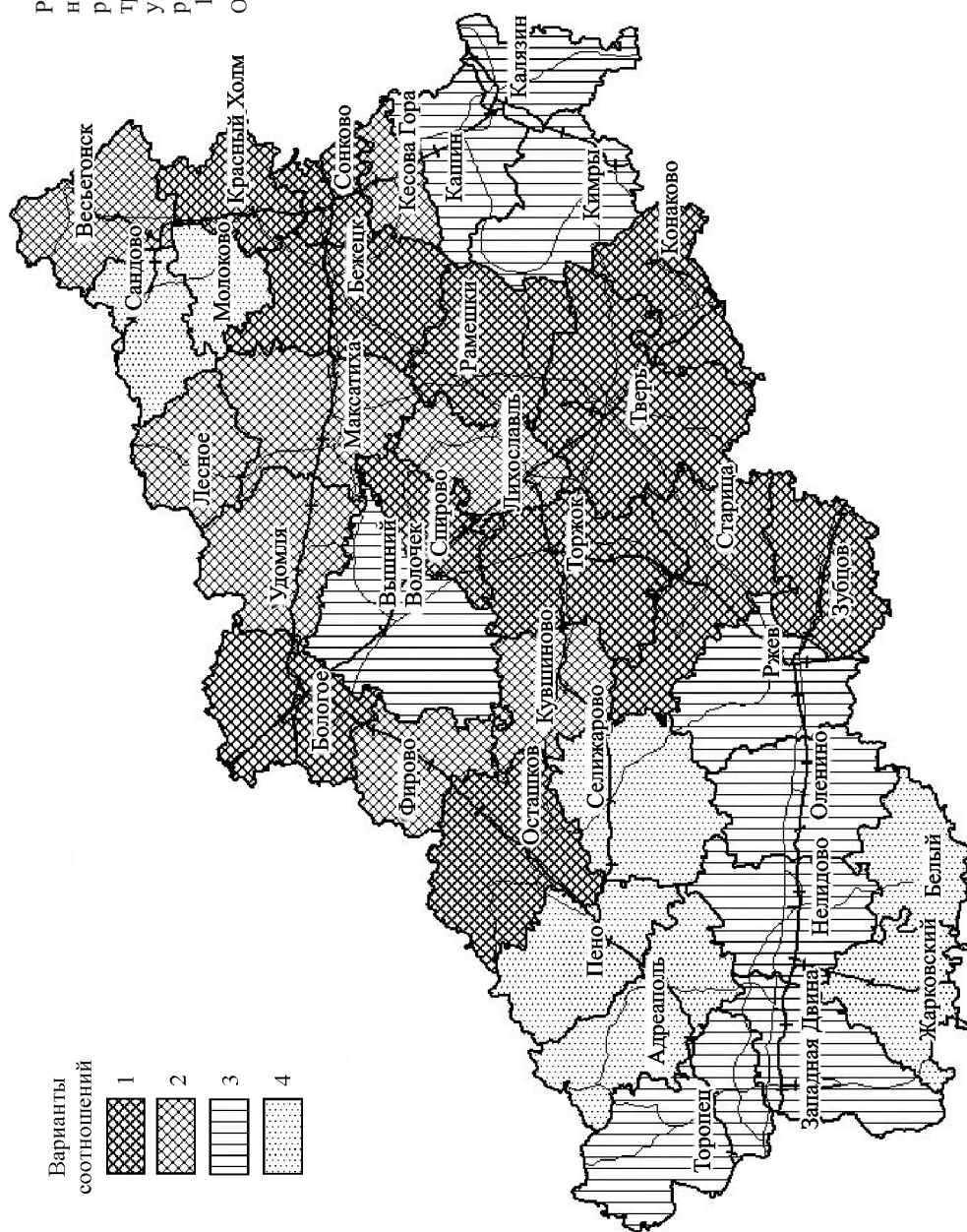


Рис. 5. Варианты соотношений структуры сельского расселения и динамики его транспортно-географических условий в муниципальных районах Тверской области в 1959—2009 гг. (табл. 2—3).
Описание вариантов соотношений 1—4 дано в табл. 3.

Таблица 3

**Варианты и сущность соотношений структуры сельского расселения
и динамики его транспортно-географических условий
в муниципальных районах Тверской области в 1959—2009 гг. (рис. 5)**

Варианты	Сущность соотношений структуры сельского расселения и динамики его транспортно-географических условий	Количество районов
1	Значительное улучшение транспортно-географических условий, минимальная убыль населения и относительно устойчивая (лучшая) структура сельского расселения	12
2	Незначительное улучшение транспортно-географических условий, средняя убыль населения и сохранение относительно устойчивой структуры сельского расселения	8
3	Значительное улучшение транспортно-географических условий, большая убыль сельского населения, сильное разрушение сельской системы расселения (запоздалое строительство автодорог с твердым покрытием)	9
4	Незначительное улучшение транспортно-географических условий сельского расселения (недостаточное строительство автодорог с твердым покрытием), самая большая убыль сельского населения и сильное разрушение сельского расселения	7
Всего муниципальных районов		36

дорог, проблематике транспорта и пр. Это удачная информационная форма для организации мониторинга и оценки развития регионального транспорта. Наша оценка транспортных условий сельского расселения может стать специальным разделом «дорожного паспорта» региона, в котором будет выполняться комплексный анализ и оценка транспортной и сельской поселенческой сетей. Выявление и анализ региональных транспортных проблем сельского расселения — это обязательный элемент диагностики социальной ситуации в регионе. Проведение системной диагностики транспортных условий сельского расселения создает информационную базу для последующего принятия управленческих решений — разработки стратегии, подготовки программ развития, формирования бюджетов и т. д.

Тверь
geotversu@gmail.com
Sv_Yakowleva@mail.ru

Поступило в редакцию
22 ноября 2011 г.