

- [13] *Bronk Ramsey C.* Comment on «The Use of Bayesian Statistics for ^{14}C dates of chronologically ordered samples: a critical analysis» // *Radiocarbon*. 2000. V. 42, N 2. P. 199—202.
- [14] *Bronk Ramsey C.* Radiocarbon calibration and analysis of stratigraphy: the OxCal program // *Radiocarbon*. 1995. V. 37, N 2. P. 425—430.
- [15] *Reimer P. J., Baillie M. G. L., Bard E. et al.* IntCal09 and Marine09 radiocarbon age calibration curves, 0—50 000 years cal BP // *Radiocarbon*. 2009. V. 51, N 4. P. 1111—1150.
- [16] *Sidorcuk A. Yu., Panin A. V., Borisova O. K., Kovaluykh N. N.* Laterglacial and Holocene paleohydrology of the Vichегда river, Wester Europe // *River basin sediment systems: Archives of environmental change*. A. a. Balkema Publishers, 2001. P. 265—295.
- [17] *Zaretskaya N. E., Hartz S., Terberger Th. et al.* Radiocarbon chronology of the Shigir and Gorbunovo archaeological bog sites, Middle Urals, Russia // *Radiocarbon*. 2012. V. 54, N 3. p. 783—794.

Изв. РГО. 2015. Т. 147, вып. 5

ОПЫТ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ ГОРОДОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ

© И. П. СМЕРНОВ,¹ А. А. ТКАЧЕНКО²

Тверской государственный университет
E-mail: ¹ ilya.geo2012@yandex.ru
² socgeo2@mail.ru

Экономико-географическое положение рассматривается как важнейшее условие развития и функционирования городов. Выделены две его составляющие: транспортно-географическое положение и метрополитенское положение. Предложена методика оценки положения. Определены оценки для всех 229 городов нестоличных областей Центральной России. Проанализированы различия в положении городов по областям и группам людности.

Ключевые слова: города Центральной России, экономико-географическое положение, компоненты положения, транспортно-географическое положение, метрополитенское положение, методика оценки положения.

Работа посвящена оценке экономико-географического положения (ЭГП) городов Центральной России. Исследованием охвачены все 229 городов, расположенных в 16 нестоличных областях Центрального и Центрально-Черноземного районов. ЭГП рассматривается как важнейшее условие их функционирования и развития.

Экономико-географическое положение — одна из основных категорий отечественной социально-экономической географии [5]. Под ЭГП обычно понимается положение некоторого объекта (страны, района/региона, населенного пункта, предприятия) по отношению к другим объектам, имеющим определенное экономическое, социальное или культурное значение. Положение здесь трактуется исключительно в пространственном, позиционном смысле и никак не связано с экономической, социальной или какой-нибудь иной ситуацией. «Экономико-» уже давно не полностью отражает содержание понятия,

но сохраняется, во-первых, как дань традиции, во-вторых, из нежелания создавать более громоздкий термин (например, «социально-экономико-географическое положение»).

Известны два принципиально различных подхода к анализу ЭГП. Первый, разработанный в 1940-х гг. И. М. Маергойзом [4], подразумевает подробное рассмотрение всех компонентов и всех нюансов положения. Второй, предложенный в 2006 г. Е. Е. Лейзеровичем [3], нацелен на выделение главных черт, названных им «базовыми составляющими ЭГП». Конечно, при монографическом изучении отдельного города, региона, небольшого государства интересно рассмотреть его положение со всех сторон, но при анализе больших совокупностей географических объектов это невозможно. При их сравнительном изучении следует остановиться на небольшом числе компонентов положения, которые в соответствии с задачами и масштабом конкретного исследования будут признаны главными, определяющими.

Исходя из представлений Е. Е. Лейзеровича [3] мы выделяем две базовые составляющие ЭГП городов: транспортно-географическое и метрополитенское положение. Первое не требует комментариев. Под метрополитенским мы понимаем положение относительно основных центров, способных оказывать влияние на функционирование и развитие рассматриваемых объектов («метрополия» здесь — центр деятельности, большой город, «метрополитенский» — связанный с центром). К основным отношениям, реализуемым через это положение, относятся: распространение информации, инноваций и импульсов развития, предоставление рабочих мест и разнообразных услуг, контакты с органами власти. Метрополитенское положение необходимо отличать от близкого к нему по названию (но не по содержанию) центрального положения. Последнее отражает положение города в пределах некоторой территории. Важнейшим вариантом метрополитенского положения является пристольное положение, детально рассмотренное в работе Т. И. Яськовой [8].

Транспортно-географическое положение (ТГП) оценивалось по положению города в сети железных и автомобильных дорог. Учитывались все железнодорожные линии общего пользования, автомагистрали и другие автодороги общегосударственного значения. Для каждого вида транспорта введено по 4 градации, отражающих определенный уровень транспортных условий.

Железные дороги. 1. Положение на основных «московских» (т. е. идущих от Москвы) магистралях.

2. Наличие двух и более других транзитных направлений.

3. Положение в тупике или на тупиковом направлении.

4. Отсутствие железнодорожных линий общего пользования.

Автодороги. 1. Положение на автомагистралях или в непосредственной близости (до 10 км) от них.

2. Три и более направления немагистральных автодорог общегосударственного значения.

3. Два или одно направление немагистральных дорог общегосударственного значения.

4. Отсутствие автодорог общегосударственного значения.

Объединение оценок положения в сети железных и автомобильных дорог дает оценку ТГП (см. далее).¹ При оценке метрополитенского положения

¹ Для экономии места здесь и далее не приводятся группировочные таблицы, с помощью которых выделялись варианты сочетаний различных компонентов положения.

(МП), как и в более ранних работах (например, [2]), учитывалось положение города по отношению к Москве и к ближайшему областному центру. В подавляющем большинстве случаев это — центр «своей» области. Из 229 рассматриваемых городов 10 оказались расположены ближе к другим областным центрам, чем к своим. В 5 случаях это были областные центры РФ, в 5 других — областные центры Белоруссии и Украины. Близость к зарубежным центрам в расчет не принималась.

По положению относительно Москвы выделено два варианта:

- в пределах 200 км от МКАД — «примосковская зона»,
- за пределами 200 км — «вне примосковской зоны».

В соответствии с положением относительно областных центров выделены следующие варианты.

1. Областной центр.
2. Прицентровые города (до 60 км от областных центров).
3. Города срединной зоны (от 60 до 150 км).
4. Города периферийной зоны (от 150 до 300 км).
5. Города глубокой периферии (более 300 км).

Объединение группировок по положению относительно Москвы и областного центра дает оценку МП. Совместное рассмотрение ТГП и МП позволяет получить итоговую оценку ЭГП каждого города. Распределение городов Центральной России в соответствии с оценкой ТГП показано в табл. 1.

Согласно принятой методике, положение городов относительно железнодорожной сети существенно лучше, чем относительно автодорог рассматриваемых категорий. Если доля городов, не имеющих железных и автомобильных дорог, в целом в Центральной России одинакова, то доля городов, отнесенных к двум первым классам, для железных дорог существенно выше, чем для автомобильных (68 против 42%).

На «московских» железнодорожных направлениях располагается около 30 % городов ЦЭР и 23 % городов ЦЧР. В то же время не имеют железнодорожных линий почти 30 % городов Центрального и только около 14 % городов Центрально-Черноземного района. Доля городов, относящихся к двум первым классам по положению относительно железных дорог, в Черноземье существенно выше, чем в ЦЭР. Все это дает основание заключить, что положение городов ЦЧР относительно железнодорожной сети несколько лучше, чем городов Центрального района. По положению относительно автодорог

Таблица 1

Транспортно-географическое положение городов Центральной России

	Классы ТГП					Всего
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	
Центральный район	38* (21.5)	32 (18.1)	55 (31.1)	30 (16.9)	22 (12.4)	177 (100.0)
Центрально-Черноземный район	6 (11.5)	9 (17.3)	29 (55.8)	8 (15.4)	— (0.0)	52 (100.0)
Центральная Россия в целом	44 (19.2)	41 (17.9)	84 (36.7)	38 (16.6)	22 (9.6)	229 (100.0)

Примечание. * — число городов, в скобках — %. Пояснения — в тексте.

картина противоположна. Ситуация в ЦЭР несколько лучше, чем в Черноземье.

По сочетанию оценок положения в сети железных и автодорог выделено пять классов (вариантов) ТГП. К первому отнесены города, получившие высшие оценки по обоим составляющим ТГП. К пятому — города, отнесенные к последнему (4-му) классу по положению относительно и железных, и автомобильных дорог. Остальные три класса (2, 3, 4) соответствуют группам городов с последовательным ухудшением ТГП.

Следует обратить внимание на совершенно различный характер распределения по вариантам ТГП городов Центрального и Центрально-Черноземного районов. В последнем доминирует (56 % от общего числа) группа городов со средней оценкой ТГП (3-й класс) и отсутствуют города с очень низкой оценкой (5-й класс). В Центральном районе к последнему варианту отнесен каждый восьмой город, а на третий приходится только 31 % от общего числа городов. Суммарная доля первого и второго классов в ЦЭР на 10 пунктов выше, чем в ЦЧР.

Рассмотрение оценок ТГП городов в разрезе областей вскрывает интересные особенности транспортной ситуации. Как сказано выше, в ЦЧР нет ни одного города с 5-м классом ТГП, при этом в Липецкой и Тамбовской областях отсутствуют и города с 4-м классом. В Центральном районе лишь 3 из 11 областей (Смоленская, Тверская, Ярославская) не имеют городов с самой низкой оценкой, а в Калужской области эти города составляют третью часть от общего числа городов. Смоленская и Тверская области выделяются повышенной (33 и 30 %) долей городов с 1-м классом ТГП, а в Ивановской, Костромской и Липецкой областях таких городов вообще нет. Даже центры этих областей имеют 2-й класс ТГП.

По положению относительно Москвы города распределились следующим образом. В 200-километровую «примосковскую» зону попадают 52 города Центрального района, что составляет 29 % от их общего числа в нестоличных областях. В ЦЧР «примосковских» городов нет. В ЦЭР они имеются в 7 из 11 нестоличных областей. Нет их в областях, не граничащих с Московской областью: Брянской, Ивановской, Костромской и Орловской. Наибольшее число попадающих в примосковскую зону городов расположено во Владимирской (17) и Калужской (13) областях, где они составляют примерно 3/4 и 3/5 от общего числа городов. В остальных областях таких городов существенно меньше: 8 в Тульской, 7 в Тверской, 4 в Рязанской, 2 в Ярославской, 1 в Смоленской. В примосковскую зону попадают 5 (из 11) областных центров Центрального района: Владимир, Калуга, Рязань, Тверь, Тула.

Распределение городов по вариантам положения относительно Москвы и областных центров показано в табл. 2. В целом в нестоличных областях Центральной России, в ЦЭР, ЦЧР и в большинстве областей (в 11 из 16) преобладают города срединной зоны. По числу прицентровых городов выделяются Тульская (12), Владимирская (10) и Ивановская (9) области. В Тульской они составляют абсолютное большинство — 12 из 19.

Наиболее существенные различия между областями связаны с наличием и удельным весом периферийных городов. К глубокой периферии отнесены всего 5 городов,¹ и здесь они рассматриваются вместе с городами периферии.

¹ Кологрив и Шарья — в Костромской; Андреаполь, Западная Двина и Торопец — в Тверской области.

Таблица 2

Метрополитенское положение городов Центральной России

	Варианты положения относительно центров областей (число городов)					Всего городов
	центр	прицент- ровое	срединное	перифе- рийное	глубоко- перифе- рийное	
ЦЭР,	11	56	77	28	5	177
в том числе в при- московской зоне,	5	22	23	2	—	52
за пределами при- московской зоны	6	34	54	26	5	125
ЦЧР	5	13	23	11	—	52
Центральная Россия в целом	16	69	100	39	5	229

Общая доля этих городов в ЦЭР и ЦЧР различается мало (19 и 21 %). Но значительная часть областей вообще не имеет таких городов: Владимирская, Орловская, Тульская, Ярославская, Курская, Липецкая, Тамбовская. В ЦЧР их более половины (3 из 5). Максимальной долей периферийных (и глубоко периферийных) городов выделяются Костромская (58 %), Воронежская (53 %), Тверская (48 %) области. В остальных эти города составляют от 12 (Ивановская) до 38 % (Брянская) от общего числа городов.

Объединение группировок городов по положению относительно Москвы и областных центров дает 9 сочетаний, которые объединены в 6 классов метрополитенского положения.

1. Областные центры в примосковской зоне — 5 городов.

2. Остальные областные центры (11) и прицентровые города в примосковской зоне (22). Всего — 33 города.

3. Остальные прицентровые города (47), срединные и периферийные города в примосковской зоне (23+2). Всего 72 города.

4. Срединные города за пределами примосковской зоны — 77 городов.

5. Периферийные города за пределами примосковской зоны — 37 городов.

6. Глубоко периферийные города — 5 городов.

Итоговая оценка ЭГП городов получена путем объединения оценок МП и ТГП. Выделены пять классов ЭГП.

1. С высокой оценкой. Это города с высокими оценками по обоим составляющим ЭГП: ТГП 1-го класса и МП 1-го или 2-го классов. В качестве особого подкласса следует выделить 5 областных центров, находящихся в примосковской зоне. Всего в 1-м классе 18 городов.

2. Обе оценки выше среднего. Сюда отнесены города с 1-м классом ТГП и 3-м классом МП, а также города со 2-м классом ТГП и 2-м или 3-м классом МП (28 городов).

3. Со средней оценкой. Это — города, у которых оценка по одной из составляющих ЭГП выше средней, по другой — средняя (94 города).

4. С оценкой ниже средней. Сюда отнесены города с противоречивыми оценками: сравнительно высокими по одной составляющей и низкими по другой (64 города).

Таблица 3

ЭГП городов Центральной России (по укрупненным группам), %

	ЭГП			Всего
	хорошее (1-й и 2-й классы)	среднее (3-й класс)	плохое (4-й и 5-й классы)	
Центральная Россия	20.1	41.0	38.9	100.0
ЦЭР	22.6	36.2	41.2	100.0
ЦЧР	11.5	57.7	30.8	100.0

5. С низкой оценкой. Низкие оценки по обеим составляющим или средние по одной и самые низкие по другой (25 городов).¹

Представляет интерес вопрос о степени взаимного соответствия оценок по двум анализируемым составляющим ЭГП. О совпадении оценок, когда высоким значением соответствуют высокие, средним — средние, а низким — низкие, можно говорить примерно в каждом третьем случае (81 город). Полная рассогласованность, когда высоким значениям по одной составляющей соответствуют низкие значения по другой, наблюдается у 32 городов. Основную же массу — более половины всех городов (116 из 229) — составляют города, у которых средние оценки по одной составляющей сочетаются либо с высокими, либо с низкими по другой. Сказанное позволяет заключить, что рассматриваемые компоненты ЭГП не сильно коррелируют между собой.

В табл. 4 показано распределение городов по классам ЭГП в разрезе областей, в табл. 3 дана обобщенная характеристика. Основная черта этого распределения — преобладание городов со средней оценкой, причем в ЦЧР они составляют абсолютное большинство. Города Центрального района имеют существенно больший разброс оценок. В ЦЧР почти нет городов с хорошим ЭГП. Высокие оценки здесь получили только 5 областных центров и город Рассказово Тамбовской области. В ЦЭР, помимо 11 центров регионов, хорошим ЭГП выделяются еще 29 городов.

В большинстве из рассматриваемых областей количество городов с плохим ЭГП больше, чем с хорошим. Лишь во Владимирской и Тульской областях наблюдается обратная картина. В 6 регионах (Калужская, Костромская, Орловская, Рязанская, Тверская и Воронежская области) на города с плохим ЭГП приходится половина и более от их общего числа. И только в Липецкой и Тамбовской областях нет городов с плохим ЭГП; здесь почти все города имеют средние оценки экономико-географического положения.

Логично предположить наличие связи между ЭГП и людностью городов. Данные табл. 5 свидетельствуют о справедливости этого предположения. Связь, разумеется, носит вероятностный характер, но ее наличие не вызывает сомнений. Вопрос о том, что является аргументом, а что функцией в этой паре признаков городов, требует специального рассмотрения, и здесь мы ограничимся замечанием, что однозначного ответа, по нашему мнению, он не имеет. Из числа крупных и больших городов ни один не имеет плохого ЭГП, а доля городов с хорошим положением среди этих городов — более 70 %.

¹ При этом только один город — Кологрив Костромской области — имеет самые низкие оценки по обеим составляющим.

Таблица 4
Распределение городов нестоличных областей по значениям оценки ЭГП
(число городов)

Области	Классы ЭГП					Всего
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	
1. Брянская	1	—	8	4	3	16
2. Владимирская	4	3	12	4	—	23
3. Ивановская	—	2	8	2	5	17
4. Калужская	1	5	5	9	2	22
5. Костромская	—	1	3	3	5	12
6. Орловская	1	1	1	2	2	7
7. Рязанская	2	1	3	5	1	12
8. Смоленская	1	3	5	6	—	15
9. Тверская	1	4	6	8	4	23
10. Тульская	1	6	9	3	—	19
11. Ярославская	2	—	4	5	—	11
ЦЭР	14	26	64	51	22	177
12. Белгородская	1	—	5	4	1	11
13. Воронежская	1	—	5	7	2	15
14. Курская	1	—	7	2	—	10
15. Липецкая	—	1	7	—	—	8
16. Тамбовская	1	1	6	—	—	8
ЦЧР	4	2	30	13	3	52
Центральная Россия в целом	18	28	94	64	25	229

Таблица 5
Экономико-географическое положение городов различной людности (число городов)

Группы людности (тыс. чел.)*	Классы ЭГП					Всего
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й	
1. Крупные (более 200)	13	3	2	—	—	18
2. Большие (100—200)	—	2	5	—	—	7
3. Средние (50—100)	—	7	13	4	—	24
4. Субсредние (20—50)**	2	6	41	18	3	70
5. Малые (10—20)	2	7	23	15	8	55
6. Мельчайшие (до 10)	1	3	10	27	14	55
Всего	18	28	94	64	25	229

Примечание. * Разбивка по людности наша — И. С., А. Т.; использован принцип «максимальной достигнутой людности» [6]. ** Города трех последних групп обычно считаются малыми. Пояснения к табл. 4—5 — в тексте.

В группе средних городов хорошее положение имеют 29 %, а среди официальных малых (до 50 тыс. чел.) — только 12 % городов. Плохое положение имеют 17 % средних и 47 % малых городов, причем среди субсредних эта доля равна 30 %, среди городов с людностью 10—20 тыс. чел. — 42 % и среди мельчайших (менее 10 тыс.) — 75 %. Добавим, что из 10 городов с людностью до 5 тыс. чел. лишь один получил среднюю оценку ЭГП, у остальных оно плохое.

Большинство областных центров (13 из 16) получили высшую оценку ЭГП (1-й класс). Исключение составили отнесенные ко 2-му классу Иваново, Кострома и Липецк. Последний принадлежит к числу наиболее крупных городов рассматриваемых областей. Старый Оскол и Рыбинск — два самых крупных среди городов, не являющихся центрами областей — получили лишь среднюю оценку ЭГП (3-й класс), что связано с их расположением в срединных зонах своих областей, в стороне от магистральных дорог. В то же время в 1-й класс вошли 5 небольших прицентровых городов, расположенных в примосковской зоне.

ЭГП — это мера возможности взаимодействия, мера включенности города в единое социально-экономическое пространство своего региона и страны. Его экономическое содержание исключительно велико, им определяются величина земельной ренты (рента по положению) и скорость оборота капитала [7]. ЭГП соединяет в себе множество различных условий, влияющих на результаты любой — не только хозяйственной — деятельности. Понимание особенностей ЭГП города (или другого пункта) необходимо при решении задач региональной политики и территориального планирования, а также при выборе мест для размещения разнообразных производственных и непроизводственных объектов. Однако следует иметь в виду, что ЭГП — категория потенциальная. «Удобства положения, как бы они ни были велики, ... создают только возможности, которые надо суметь использовать» [1, с. 120]. Плохое ЭГП зачастую является причиной неуспеха, провала весьма привлекательных и амбициозных проектов.

Список литературы

- [1] Баранский Н. Н. Экономико-географическое положение // Экономическая география. Экономическая картография. М., 1960. С. 116—142.
- [2] Богданова Л. П., Ткаченко А. А., Щукина А. С. Методика оценки уровня развития муниципальных образований для целей внутриобластной региональной политики // Изв. РГО. 2004. Т. 136, вып. 6. С. 72—79.
- [3] Лейзерович Е. Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов // Изв. РАН. Сер. географическая. 2006. № 1. С. 9—14.
- [4] Маергойз И. М. Географическое учение о городах / Отв. ред. О. Т. Богомолов. М., 1987. 119 с.
- [5] Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник / Отв. ред. А. П. Горкин. Смоленск, 2013. 328 с.
- [6] Ткаченко А. А., Фомкина А. А., Шаврин В. Н. Районные системы расселения Центральной России // География населения и социальная география. Вopr. геогр. Сб. 135. М., 2013. С. 270—288.
- [7] Ханин С. Е. Экономико-географическое положение // Предпринимательский климат регионов России: География России для инвесторов и предпринимателей. М., 1997. Раздел 2.2. С. 20—22.

- [8] Яськова Т. И. Пристоличное положение как фактор социально-экономического развития Смоленской области. Автореф. дис. ... канд. географ. наук. Калининград, 2014. 22 с.

Поступило в редакцию
6 августа 2015 г.

Economic-geographical position of cities in Central Russia

© I. P. Smirnov,¹ A. A. Tkachenko²

Tver State University
E-mail: ¹ ilya.geo2012@yandex.ru
² socgeo2@mail.ru

Economic-geographical position is considered as the most important condition for the development and functioning of cities. A method of assessing the position is suggested. The article proposes two its components: the transport-geographical position and the metropolitan status. Estimates were defined for all 229 cities in non-capital regions of Central Russia. We analyzed the differences in the position of cities depending on regions and population size.

Key words: cities of Central Russia, economic-geographical position, components of the position, transport-geographical position, metropolitan position, method of assessing the position.

References

- [1] Baranskiy N. N. Ekonomiko-geograficheskoe polozhenie // Ekonomicheskaya geografiya. Ekonomicheskaya kartografiya. M., 1960. S. 116—142.
- [2] Bogdanova L. P., Tkachenko A. A., Sukina A. S. Metodika otsenki urovnya razvitiya munitsipal'nykh obrazovaniy dlya tseley vnutrioblastnoy regional'noy politiki // Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshchestva. 2004. T. 136, vyp. 6. S. 72—79.
- [3] Leyzerovich E. E. Bazovye sostavlyayushchie ekonomiko-geograficheskogo polozheniya stran i rayonov // Izvestiya RAN. Ser. geograficheskaya. 2006. № 1. S. 9—14.
- [4] Maergoyz I. M. Geograficheskoe uchenie o gorodakh / Otv. red. O. T. Bogomolov. M., 1987. 119 s.
- [5] Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya: ponyatiya i terminy. Slovar'-spravochnik / Otv. red. A. P. Gorkin. Smolensk, 2013. 328 s.
- [6] Tkachenko A. A., Fomkina A. A., Shavrin V. N. Rayonnye sistemy rasseleniya Tsentral'noy Rossii // Geografiya naseleniya i sotsial'naya geografiya / Voprosy geografii. Sb. 135. M., 2013. S. 270—288.
- [7] Hanin S. E. Ekonomiko-geograficheskoe polozhenie // Predprinimatel'skiy klimat regionov Rossii: Geografiya Rossii dlya investorov i predprinimateley. M., 1997. Razdel 2.2. S. 20—22.
- [8] Yas'kova T. I. Pristolichnoe polozhenie kak faktor sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Smolenskoy oblasti. Avtoref. dis. ... kand. geograf. nauk. Kaliningrad, 2014. 22 s.