

УДК 911.374.5

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ КАК ФАКТОР ТРАНСФОРМАЦИИ СЕЛЬСКОЙ ПОСЕЛЕНЧЕСКОЙ СЕТИ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

С.И. Яковлева, С.Н. Кузнецова

Тверской государственный университет, Тверь

В статье рассматривается изменение людности сельских населенных пунктов с разным типом транспортно-географического положения. Дана характеристика современной структуры сельской поселенческой сети на примере двух примагистральных и двух периферийных районов Тверской области.

Ключевые слова: *сельские населенные пункты, людность, транспортно-географическое положение, примагистральные и периферийные районы.*

Основные тенденции динамики сельского расселения в Тверской области хорошо известны: это, во-первых, мельчание сети, т.е. переход значительного числа поселений в менее высокие группы людности, в результате чего растет удельный вес малых поселений; во-вторых, структурная концентрация – рост населения в крупных при продолжающемся измельчении средних и малых по людности поселений [1,2]. По данным последней переписи населения (2010 г.) доля населенных пунктов с числом жителей менее 10 чел. в Тверской области составила 38%. За период между двумя последними переписями населения с 2002 г. по 2010 г. возросло количество пустующих сельских населенных пунктов с 15% до 19%.

В данной работе мы попытались ответить на вопрос, как изменилась людность населенных пунктов с разным типом транспортно-географического положения. Транспортно-географическое положение – важнейший компонент экономико-географического положения сельских населенных пунктов [2].

По особенностям расположения относительно автомобильных и железных дорог можно выделить 7 вариантов транспортно-географического положения (ТГП) сельских населенных пунктов (СНП) – 4 типа (*примагистральный, периферийный, глубоко периферийный, прижелезнодорожные*) с подтипами.

Примагистральный тип включает два варианта расположения сельских населенных пунктов относительно автомагистралей Москва – Санкт-Петербург и Москва – Рига: непосредственно на автомагистралях (М1) и на расстоянии до 5 км от них (М2). К периферийному типу относятся населенные пункты расположенные непосредственно на автомобильных дорогах с покрытием (П3); на расстоянии 2,5 км от них (П4) и населенные пункты, расположенные на автомобильных дорогах без по-

крытия (П5). Глубоко периферийные пункты – это пункты расположенные на грунтовых проселочных дорогах (ГП6). Прижелезнодорожные пункты – расположенные при железнодорожных станциях и остановках или связанные с обслуживанием железнодорожных путей (ПЖ7).

Рассмотрим изменение структуры сельской поселенческой сети в Тверской области за период с 1970 г. по 2009 г. За указанный период общее количество СНП в Тверской области сократилось приблизительно на треть, количество СНП, расположенных на грунтовых проселочных дорогах (глубоко периферийный тип ТПП) – на половину, а пристанционных пунктов в 6 раз, в основном за счет ликвидации железнодорожных будок и казарм (табл. 1).

Таблица 1

Распределение СНП Тверской области по типам транспортно-географического положения, 1970 г. и 2009 г.

№ п/п	Тип транспортно-географического положения СНП	Количество СНП		Удельный вес СНП, %	
		1970 г.	2009 г.	1970 г.	2009 г.
1	М ₁	59	63	0,5	0,7
2	М ₂	334	337	2,7	3,5
3	П ₃	2339	2309	18,9	24,2
4	П ₄	1742	1698	14,1	17,8
5	П ₅	3178	2989	25,6	31,4
6	ГП ₆	4224	2050	34,0	21,5
7	ПЖ ₇	518	89	4,2	0,9
	Всего	12394	9535	100	100

В структуре сельской поселенческой сети в 1970 г. преобладали пункты периферийного и глубоко периферийного типов транспортно-географического положения. К 2009 г. существенно уменьшилась доля глубоко периферийных СНП (с 34% в 1970 г. до 22% в 2009 г.), доля СНП пристанционного типа снизилась с 4% до 1%. Доля СНП с примыкающим типом транспортно-географического положения возросла с 3% в 1970 г. до 4% в 2009 г. Доля сельских населенных пунктов периферийного типа увеличилась за рассматриваемый период на 13% (табл. 1).

Структура людности СНП для разных типов транспортно-географического положения была рассмотрена на примере двух примыкающих (Конаковский, Ржевский) и двух периферийных (Максатихинский, Весьегонский) муниципальных районов.

Конаковский район расположен в примосковской части региона в створе транспортного коридора Москва – Санкт-Петербург. Через его территорию проходят автомобильная и железнодорожная магистрали, а также железнодорожная ветка до Конаково. Главными осями сельского расселения в районе являются шоссейные дороги и автомагистраль Москва – Санкт-Петербург в сочетании с пристанционным расселением вдоль железной дороги Москва – Санкт-Петербург.

Таблица 2
Структура сельской поселенческой сети для разных вариантов транспортно-географического положения в Конаковском районе Тверской области, 2009 г.

Группы людности СНП	Варианты транспортно-географического положения СНП						
	М ₁	М ₂	П ₃	П ₄	П ₅	ТП ₆	ПЖ ₇
без населения			1		2	3	
1-10		3	10	5	21	13	
11-25		5	12	6	7	4	
26-50		7	15	6	3		
51-100		1	19	2	1		
101-200	3	3	9	2			
201-500		1	4		1		1
>500	4		7				

В районе значительна доля населенных пунктов с примагистральным типом ТПП. Вдоль автомагистрали Москва – Санкт-Петербург расположены только большие (101-200 чел.) и крупные (более 500 чел.) пункты. Разнообразные по людности пункты почти без пустующих деревень расположены вдоль шоссейных дорог. Мельчайшие (до 10 чел.) и пустующие деревни в основном расположены вдали от дорог с твердым покрытием (табл. 2). Примагистральная концентрация выражена сильнее, чем концентрация на шоссейных дорогах района. Концентрация населения в примагистральных пунктах (вдоль автомагистрали и в полосе до 5 км) увеличилась с 1959 г. почти в 2 раза (с 19% до 37%), вдоль шоссейных дорог – на 12% (с 43% до 55%).

Ржевский район расположен в створе транспортного коридора Москва – Рига, автомагистраль и железная дорога проходят непосредственно через г. Ржев. Главными осями сельского расселения в районе являются шоссейные дороги на Тверь и Смоленск и автомагистраль Москва – Рига.

Таблица 3

Структура сельской поселенческой сети для разных вариантов транспортно-географического положения в Ржевском районе Тверской области, 2009 г.

Группы людности СНП	Варианты транспортно-географического положения СНП						
	М ₁	М ₂	П ₃	П ₄	П ₅	ГП ₆	ПЖ ₇
без населения	1	3	7	11	3	49	2
1-10		12	31	42	12	57	2
11-25	3	8	24	21	7	11	
26-50		5	12	8	1	1	
51-100		1	14	2		2	
101-200		2	9	3	2		2
201-500	2	5	8		1		
>500	1	1	1				

Наибольшее разнообразие значений людности СНП характерно для типов М₂ и П₃. Значительная часть пустующих и мельчайших (до 10 чел.) деревень района относятся к глубоко периферийному типу транспортно-географического положения (табл. 3). Доля сельского населения, проживающего в СНП примагистрального типа увеличилась за 1959 – 2009 гг. более чем в 2 раза (с 15% до 35%), доля населения проживающего на шоссе с 25% до 44%.

Максатихинский район – внутренний периферийный район, через территорию которого проходит железнодорожная линия Бологое – Рыбинск и автомобильные дороги на Тверь и Удомлю. Самые многочисленные и разнообразные по людности пункты сосредоточены на шоссе (П₃) и не далее 2,5 км от улучшенных грунтовых дорог (П₅). Наиболее разрушенная сеть населенных пунктов в местах глубокой периферии – без постоянной транспортной связи (табл. 4). Растет концентрация населения вдоль шоссейных дорог: доля сельского населения, проживающего в притрассовых пунктах увеличилась с 1959 г. в 1,5 раза (с 28% до 45%), а в полосе до 2,5 км от шоссе сократилась на 9 % (с 38% до 29%).

Таблица 4

Структура сельской поселенческой сети для разных вариантов транспортно-географического положения в Максатихинском районе Тверской области, 2009 г.

Группы людности СНП	Варианты транспортно-географического положения СНП
---------------------	--

сти СНП	М ₁	М ₂	П ₃	П ₄	П ₅	ГП ₆	ПЖ ₇
без населения			7	6	20	43	1
1-10			16	15	33	17	
11-25			19	10	22	7	
26-50			11	6	9		
51-100			12		10		
101-200			6		7		
201-500			8	1	4		1
>500			1			1	

Весьегонский район – приграничный район на Рыбинском водохранилище. Через территорию района проходит железнодорожная ветка до Весьегонска и шоссе от Красного Холма. Основной тип ТПП сельских населенных пунктов – не далее 2,5 км от улучшенных грунтовых дорог и глубокая периферия (табл. 5). Сельская поселенческая сеть крайне измельченная.

Усилилась линейная концентрация населения. Доля проживающих в пунктах, расположенных вдоль шоссе, увеличилась с 14% до 28%. Примеры муниципальных районов наглядно показали приуроченность населенных пунктов к дорогам с твердым покрытием. Крайне измельченные сети с большой долей пустующих деревень расположены в глубокой транспортной периферии.

Таблица 5

Структура сельской поселенческой сети для разных вариантов транспортно-географического положения в Весьегонском районе Тверской области, 2009 г.

Группы людности СНП	Варианты транспортно-географического положения СНП						
	М ₁	М ₂	П ₃	П ₄	П ₅	ГП ₆	ПЖ ₇
без населения			2	1	11	19	
1-10			5	10	64	31	
11-25			5	6	37	11	
26-50			5	3	12	7	1
51-100			4		12	1	
101-200			1		9	1	1
201-500			2		1		
>500			1				

В *периферийных районах* Тверской области усиливается линейная концентрация сельского населения вдоль шоссе дорог, а в *примагистральных районах* – вдоль автомагистралей и рядом с ними. Устойчивой в период 1959-2009 гг. во всех муниципальных районах области оказалась повышенная концентрация сельского населения вдоль шоссе дорог. Именно шоссе дороги являются главными осями сельского расселения Тверской области и важнейшим условием его устойчивого развития.

Список литературы

1. Богданова Л.П., Ткаченко А.А., Щукина А.С. Демографическое развитие Тверского региона / Научная серия «География и региональное развитие». – Тверь, 2001.
2. География Тверской области: Книга для учителя / Под ред. А.А. Ткаченко. – Тверь, 1992. – 289 с.
3. Ковалев С.А. Об экономико-географическом положении сельских поселений и его изучении // Вопросы географии. Сб. 41. Экономическая география. – М., 1957. – С. 134–176.
4. Кузнецова С.Н. Транспортные условия сельского расселения: Автореф. канд. геог. наук. – М., 2011. – 22 с.

TRANSPORT-GEOGRAPHICAL POSITION OF RURAL SETTLEMENTS AS THE FACTOR OF TRANSFORMATIONS OF RURAL SETTLEMENT OF THE TVER REGION

S.I. Yakovleva, S.N. Kuznetsova

Tver State University, Tver

Change of density of population of rural settlements with different phylum of a transport-geographical position is considered in the article. The characteristic of modern frame of rural settlement is given on an example of two magistral and two peripheral areas of the Tver region.

Keywords: rural settlements, density of population, a transport-geographical position, magistral and peripheral areas.

Об авторах:

ЯКОВЛЕВА Светлана Ивановна – доктор экономических наук, профессор факультета географии и геоэкологии ТвГУ, e-mail: Sv_Yakowleva@mail.ru

КУЗНЕЦОВА Светлана Николаевна – кандидат географических наук, доцент факультета географии и геоэкологии ТвГУ, e-mail: geotversu@gmail.com