

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ ВОСТОЧНОЙ ЗОНЫ ТРАССИБИРСКОЙ И БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛЕЙ: ТИПЫ ПОСЕЛЕНИЙ И ИХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ СОЧЕТАНИЙ, ТИПОЛОГИЗАЦИЯ СЕТЕЙ ГОРОДСКОГО РАССЕЛЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Чурзина А.А.,

*Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, г. Владивосток,
anna-churzina@mail.ru*

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы анализа ретроспективных историко-географических, социально-демографических и территориальных экономико-географических особенностей формирования городских поселений и сети городского расселения восточной зоны Транссиба и БАМа, выделения их типов и территориальных сочетаний.

Целью данной работы является выделение критериальных показателей, апробация теоретических и эмпирических методов, позволяющих провести комплексную типологию городов и посёлков городского типа на современном этапе процессов урбанизации юга дальневосточного региона; оценка их социально – демографического потенциала и перспективных направлений экономического развития.

Ключевые слова: *восточная зона Транссиба и БАМа; юг дальневосточного региона; Транссибирская магистраль; Байкало-Амурская магистраль; типы городских поселений; типологизация; сеть городского расселения.*

FEATURES OF THE FORMATION OF URBAN SETTLEMENTS IN THE EASTERN ZONE OF THE TRANS-SIBERIAN AND BAIKAL-AMUR HIGHWAYS: TYPES OF SETTLEMENTS AND THEIR TERRITORIAL COMBINATIONS, TYPOLOGIZATION OF URBAN SETTLEMENT NETWORKS AT THE PRESENT STAGE

Churzina A.A.,

*Pacific Institute of Geography FEB RAS, Vladivostok
anna-churzina@mail.ru*

Abstract. The article deals with topical issues of analyzing the retrospective historical, geographical, socio-demographic, and territorial economic and geographical features of the formation of urban settlements and urban settlement networks in the eastern zone of the Trans-Siberian and Baikal-Amur highways, highlighting their types and territorial combinations.

The purpose of this work is to identify criteria indicators, to test theoretical and empirical methods that allow for a comprehensive typology of cities and urban-type settlements at the current stage of urbanization in the south of the Far Eastern region; to assess their socio-demographic potential and promising areas of economic development.

Keywords: *the eastern zone of the Trans-Siberian and Baikal-Amur highways; the south of the Far Eastern region; the Trans-Siberian Railway; Baikal-Amur Mainline; types of urban settlements; typologization; urban settlement network.*

Введение. Восточная часть Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей (Амурская область, Приморский край, юг Хабаровского края и Еврейская автономная область) - уникальное геоэкономическое, геополитическое и стратегическое пространство. Относительно молодой возраст возникновения городских поселений, в сравнении с регионами Центральной России, интенсивность процессов их образования и формирования, динамика эволюционных (в отдельных случаях стагнационных или регрессивных) трансформаций ранжированных порядков и функциональных специализаций населённых пунктов на протяжении второй половины XX века – начала XXI века, позволяет говорить о нём, как регионе нового освоения.

В рамках проводимых исследований нами были выделены 5 этапов заселения и хозяйственного освоения восточной зоны Транссиба и БАМа: 1) до начала строительства Транссибирской железнодорожной магистрали (XVII в. - 1849 – 1890 гг.; появление военных острогов; образование первых поселений); 2) строительство Транссиба (1891 – 1916 гг.; формирующиеся поселения выполняли роль военно-административных и торгово-транспортных узловых центров); 3) военный и послереволюционный (1917 – 1922 гг.; образование поселений и хозяйственного освоения шло в экстремальных условиях Гражданской войны и иностранной интервенции, обусловленное, в первую очередь, ресурсными и социально-экономическими факторами, связанными с трудоустройством создаваемых производств, изменениями политической парадигмы развития и общественно – экономической формации); 4) советский (1923 – 1991 гг.; интенсивное и экстенсивное развитие городских поселений и формирования хозяйственно – поселенческих «осей» расселения населения); 5) современный (1992 – настоящее время; деформация экономической модели развития; обострение социально - демографических проблем, снижение уровня жизни населения, усиление диспропорций в секторальной и отраслевой структурах экономики и непроизводственной сферы негативно отразились на дальнейшем формировании средних и малых городов, посёлков городского типа и трансформации сети городского расселения).

В новых экономических условиях процессы развития городских поселений и формирующейся сети расселения восточной зоны Транссиба и БАМа остаются незавершёнными. По-прежнему, регион остаётся в списке слабозаселённых и слабоосвоенных территорий РФ. Определяющими факторами развития городских поселений и формирующихся хозяйственно-поселенческих «осей» выступают, с одной стороны, выгодность экономико-географического, геополитического и транспортно-географического положения, с другой – демографические диспропорции центр – периферийных процессов, протекающих в регионополисах и локополисах различных иерархических порядков [5].

Материалы и методы. Цель данного исследования заключается в выделении типов городских поселений восточной зоны Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей и их территориально - структурных сочетаний.

Объектом исследования выступают городские поселения Приморского края, Амурской области, юга Хабаровского края и ЕАО.

Разработкой методологических подходов типологии урбанистических поселений и их территориально-структурных сочетаний по одно- или двухкомпонентным критериальным признакам в разные годы занимались как отечественные учёные (В.П. Семёнов-Тян-Шанский; Н.Н. Баранский; Ю.Г. Саушкин; Б.С. Хорев; П.Я. Бакланов; Ю.А. Авдеев; В.Г. Давидович; Г.М. Лаппо; О.П. Литовка; А.А. Минц; О.А. Константинов; Л.Л. Трубе; К.К. Шешельгис; В.В. Покшишевский; И.А. Ильин; Б.Н. Волынская; Ф.М. Листенгурт; Ю.Л. Пивоваров и др.), так и зарубежные специалисты (Дж. Фридман; М. Вебер; В. Кристаллер; А. Лёш; Ф. Перру; Ч. Гаррис; и др.).

В данной статье применяются методы сравнительного анализа. При комплексной оценке пространственного развития иерархически разноранговых урбанизированных населённых пунктов и их территориальных сочетаний, основной акцент был сделан на использование методов системного подхода оценки многокритериальной типологии.

Результаты исследования и их обсуждение. Процессы выделения типов городских поселений и их территориальных сочетаний, типологизация сетей городского расселения проводились на основе использования совокупности детерминантных признаков. Применяв ранее разработанные отечественными учёными (Баранский, Н.Н. Ю.Г. Саушкин, Б.С. Хорев, А.А. Минц, В.Г. Давидович, Л.Л. Трубе В.П. Семёнов-Тян-Шанский, Г.М. Лаппо, В.В. Покшишевский, Ю.В. Поросёнков, В.В. Воробьёв, Е.Н. Перцик, Ридевский Г.В. и др.) и наиболее изученные методологии, нами проведена типология городских поселений и сети городского расселения восточной зоны Транссиба и БАМа, дифференцирующихся по сочетанию критериальных признаков: 1) историко-генетических (периодизация по «юридическому» возрасту возникновения населённых пунктов; **наличие исторического**

«ядра», указывающее на эволюционное развитие поселения; территориальный «рисунок расселения и др.); 2) демографических (людность; темпы общего прироста населения, динамика рождаемости, смертности, естественного и миграционного движения населения, плотность населения, коэффициент территориальной концентрации населения, доля городского населения в общей численности населения, густота (плотность) размещения населённых мест в пределах рассматриваемой территории и др.); 3) георбанистических (размер и ранг; потенциал поля городского расселения, особенности формирования городских поселений и сети урбанистического расселения, пр.); 4) административно-иерархических (группировка городских населённых пунктов с учётом центр–периферийных процессов регионополизации и локополизации); 5) функциональных (ЭГП, транспортно-географическое положение относительно инфраструктурных транспортных элементов, интегральный индекс развития трудового потенциала городских поселений, удельный вес первичного, вторичного, третичного и четвертичного секторов в общей структуре экономики **и т.д.) и др.**

Опираясь на научные труды академика П.Я. Бакланова, которым было сформулировано и обосновано понятие «территориальная социально - экономическая система» (ТСЭС), Б.С. Хорева, Э.Б. Алаева, А. Лёша и Б.Б. Родомана, нами были выделены следующие типы территориальных сочетаний разноранговых групп поселений, возникших в результате интеграционных процессов: 1) линейно-узловые (совокупность двух и более узловых элементов, и связывающих их линейно-пространственных коммуникаций); 2) линейные пространственно-инфраструктурные (сочетание отдельных поселений, линейных участков транспортных магистралей, энергетических и информационных коммуникаций); 3) пространственно - узловые линейно-ареальные (состоящие из центрального ядра, ареала и связывающих их линейно-пространственных элементов); 4) дисперсная сеть поселений (отдельные малонаселённые пункты, практически не связанные между собой социально-экономическими взаимодействиями) [1; 2; 3; 4; 6].

В результате проведенной типологии городских поселений восточной зоны Транссиба и БАМа было выделено 5 социально–экономических типов и 14 подтипов городских поселений и сетей урбанизированного расселения (табл. 1).

Выводы.

К городским поселениям I типа отнесены 2 крупнейших административных краевых центра – Владивосток и Хабаровск, выполняющих роль ключевых и полифункциональных узлов восточной зоны Транссиба и БАМа. Являются среднеурбанизированными и густонаселёнными территориями. Они обладают огромным социально–экономическим и научным потенциалом с протекающими агломерационными процессами. Наибольший удельный вес в структуре промышленных производств демонстрируют высокодиверсифицированные отрасли вторичного (точное машиностроение и роботостроение, судоремонт, электроэнергетика, пищевая и пр.), третичного и четвертичного (транспортно-логистические, социальные, банковские и образовательные услуги, здравоохранение, научная деятельность, информационные технологии и пр.) секторов экономики.

Во II типе городских поселений, представляющих собой большие промышленные, транспортно-логистические, агропромышленные и торговые города краевого (областного) подчинения, выделяются подгруппы: 1) диверсифицированные среднеурбанизированные поселения – Благовещенск. В структуре промышленных производств преобладают обрабатывающие (машиностроение, судостроение и судоремонт, химическая, производство продуктов питания и напитков, теплоэнергетика, производство стройматериалов, строительство и т.д.) и добывающие (сельское хозяйство, овощеводство, птицеводство и пр.) отрасли; туризм и гостиничная сфера; 2) диверсифицированные слабоурбанизированные города – Комсомольск–на Амуре. Производственный потенциал города сосредоточен в высокотехнологичных отраслях военно-оборонного комплекса, обрабатывающего

Таблица 1

Типология городских поселений и сетей урбанизированного расселения восточной зоны Транссиба и БАМа на современном этапе (оценка некоторых поселений)

Тип, подтип	«возраст» поселения	Тип территориальных сетей поселений	Людность поселений, тыс. чел. *	Доля городского населения, %	Плотность населения*, чел./км ²	Индекс концентрации населения, I _{кп} , %	Удельный вес отраслей первичного сектора, %**	Удельный вес отраслей вторичного сектора, %**	Удельный вес отраслей третичного и четвертичного сектора, %**
I. Крупнейшие полифункциональные административные регионополисы 1 иерархического уровня									
1.1. Высокодиверсифицированные средне-урбанизированные города	1860 г.	пространственно-узловой линейно-ареальный	606,561	33,56	1860,67	16,68	3,6	57,3	39,1
1.2. Высокодиверсифицированные среднеурбанизированные города	1858 г.		616,372	48,18	1584,50	23,85	5,1	65,6	29,3
II. Большие полифункциональные регионополисы 2 иерархического ранга (центры краевого или областного подчинения)									
2.1. Диверсифицированные среднеурбанизированные города	1856 г.	линейно-узловой	214,421	28,56	668,04	14,24	23,8	68,8	7,4
2.2. Диверсифицированные слабоурбанизированные города	1860 г.		244,768	19,13	752,90	9,55	15,8	77,5	6,7
2.3. Умеренно диверсифицированные слабоурбанизированные города	1864 г.		145,159;	8,03	445,41;	3,92	15,7	78,5	5,8
III. Регионополисы 3 иерархического уровня (средние города - промышленные и транспортные узлы, выполняющие роль административных либо субрегиональных центров)									
3.1. Слабо диверсифицированные среднеурбанизированные города	1912 г.	линейный пространственно-	67,180	46,53	396,62	23,03	2,6	68,5	28,9

3.2. Очень слабо диверсифицированные слабоурбанизированные города	1912 г.	инфраструктурный	48,517	6,46	1183,34	3,23	5,4	84,6	10,0
3.3. Крайне слабо диверсифицированные очень слабоурбанизированные города	1879 г.		27,623	3,68	812,44	1,84	12,4	79,2	8,4
IV. Монофункциональные локополисы (административные центры низовых административно-территориальных единиц)									
4.1. Города – спутники	1958 г.	линейно-узловой	38,606	3,02	263,70	1,42	14,1	76,7	9,2
4.2. «Закрытые» города	1961 г.		6,253	0,83	103,18	0,41	1,1	89,3	9,6
4.3. Бывшие «закрытые» города»	1947 г.	линейный пространственный	41,825	2,31	349,12	1,12	4,5	91,3	4,2
4.4. Слабо диверсифицированные крайне слабоурбанизированные поселения	1966 г.	инфраструктурный	17,089	0,95	3582,60	0,47	49,3	48,5	2,2
4.5. Очень слабо диверсифицированные депрессивные поселения	1886 г.		35,732	1,98	821,61	0,98	2,8	88,5	8,7
V. Мельчайшие посёлки городского типа и рабочие посёлки (локополисы), не обладающие административным статусом									
5.1. Крайне депрессивные территории	1905 г.	дисперсная сеть поселений	1,836	1,27	420,23	0,63	2,9	89,0	8,1

* - данные на 1.01.2025 г.; ** - за период с января 2024 г. по декабрь 2024 г.

Составлено по: [Амурская область; факты в цифре: Статистический сборник/Амурстат. Благовещенск, 2024. 185 с.;

<https://fedstats.ru/primkr/>. Дата обращения: 18.02.2025 г.; <https://fedstats.ru/habar/>. Дата обращения: 19.02.2025 г.; <https://25.rosstat.gov.ru/>.

Дата обращения: 19.02.2025 г. <https://27.rosstat.gov.ru/>. Дата обращения: 19.02.2025 г.; <https://28.rosstat.gov.ru/>. Дата обращения: 19.02.2025 г.].

(авиастроение, чёрная металлургия и металлообработка, судостроение, производство подъёмно-транспортного и литейного оборудования, нефтеперерабатывающая, деревообрабатывающая, строительство сооружений для морских нефтегазодобывающих платформ, электро- и теплоэнергетика), добывающего секторов (добыча руд цветных металлов), транспортно-логистические услуги, и туризм; 3) умеренно диверсифицированные слабоурбанизированные города – Находка, Уссурийск, Артём. Структурообразующими отраслями являются рыбодобывающая, рыбообрабатывающая и переработка морепродуктов, судоремонт, лёгкая и пищевая промышленности, производство строительных материалов, туризм и рекреационная деятельность, прочие производства. Ведётся модернизация портовой инфраструктуры, транспортно-логистических коридоров и наращивание объёмов грузооборота. Осуществляются инвестиционные проекты по завершению строительства нефтехимического и нефтеперерабатывающего кластеров. В перспективе город Находка может стать городом – спутником агломерационного объединения «Большой Владивосток».

К III типу относятся средние города - промышленные и транспортные узлы, выполняющие роль административных либо субрегиональных центров – Биробиджан (подтип 3.1); Белогорск, Свободный, Арсеньев (подтип 3.2); Зея, Шимановск, Райчихинск, Тында (подтип 3.3). Ведущими отраслями для данных городских поселений являются высокая доля транспортно – логистических услуг и обрабатывающих производств (электроэнергетика, лесобрабатывающая и лёгкая). В меньшей степени развит добывающий сектор экономики.

В IV тип вошли городские поселения – малые города и посёлки городского типа, выполняющие роль административных центров низовых административно-территориальных единиц с преобладающей промышленной, аграрной, промышленно – аграрной, промышленно – транспортной или транспортной специализацией – Амурск (подтип 4.1); Циолковский, Фокино (подтип 4.2); Большой Камень (подтип 4.3); Лучегорск, Николаевск-на-Амуре, Чегдомын, Ванино, Смоляниново, Советская Гавань, Славянка, Магдагачи, Серышево, Вяземский, Новобурейский, Архара, Облучье и др. (подтип 4.4); Партизанск, Спасск-Дальний, Лесозаводск, Кавалерово, Ольга, Бикин, Пограничный, Смидович и др. (подтип 4.5).

К V типу относятся мельчайшие посёлки городского типа и рабочие посёлки, не обладающие административным статусом, с монофункциональной промышленной, транспортной или аграрной специализацией - Шкотово, Краскино, Ярославский, Хасан, Зарубино, Лазарев, Многовершинный, Лососина, Бира, Биракан, Николаевка, Волочаевка-2, Приамурский и пр. (подтип 5.1).

В современных условиях дифференцированного социально-демографического и экономического развития регионов РФ вопросы проведения типологизации отдельных населённых пунктов восточной зоны Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, их территориальных связей и «рисунка» городского расселения недостаточно изучены и остаются весьма актуальными.

Благодарность. *Исследование выполнено при поддержке Минобрнауки РФ в рамках государственного задания (FWMW-2025-0003)».*

Литература

1. Бакланов П.Я. Потенциал развития поселения: понятие, содержание, структура //Региональные исследования. Смоленск: Изд-во Смоленского гуманитарного ун-та. №4 (78), 2022. С. 4 – 13.
3. Лёш А. Пространственная организация хозяйства / Пер. с нем. М.: Наука, 2007. 663 с.
4. Минц А.А., Хорев Б.С. Некоторые вопросы экономико-географической типологии городов //Первое научное межведомственное совещание по географии населения городов. М., 1961. С. 44 - 70.
5. Ридевский Г.В. Центр-периферийные и интеграционные процессы как ключевые тренды трансформации пространственных структур // Социальные новации и социальные науки, 2023. № 3. С. 34 – 52.
6. Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки теоретической географии. Смоленск: Ойкумена, 1999. С 108-131.