

На правах рукописи

Оломский Андрей Александрович

**ОСОБЕННОСТИ И ФАКТОРЫ ДИНАМИКИ ГОРОДСКОГО
РАССЕЛЕНИЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ**

Специальность 1.6.13. Экономическая, социальная, политическая
и рекреационная география

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой
степени кандидата географических наук

Калининград – 2025

Работа выполнена на кафедре географии федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Курский государственный университет»

Научный
руководитель:

Попкова Людмила Ивановна,
доктор географических наук, доцент, профессор
кафедры географии ФГБОУ ВО «Курский
государственный университет»

Официальные
оппоненты:

Алексеев Александр Иванович,
доктор географических наук, профессор, профессор
кафедры экономической и социальной географии
России ФГБОУ ВО «Московский государственный
университет им. М.В. Ломоносова»

Смирнова Александра Андреевна,
кандидат географических наук, доцент кафедры
социально-экономической географии и
территориального планирования ФГБОУ ВО
«Тверской государственный университет»

Ведущая организация: ФГБУН Институт географии РАН_____

Защита диссертации состоится «25» ноября 2025_г. в 10:00 на заседании диссертационного совета 24.2.273.01 при ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» по адресу: 236041, г. Калининград, ул. А. Невского, д. 14, ауд. 202, e-mail: igumeniuk@kantiana.ru

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Балтийского федерального университета им. И. Канта (г. Калининград, ул. Университетская, д. 2). Электронные версии диссертации и автореферата размещены на официальном сайте ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»: <https://kantiana.ru/postgraduate/dis-list/olomskiy-andrey-aleksandrovich-/>

Автореферат разослан «___»_____2025 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат географических наук

И.С. Гуменюк

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования обусловлена необходимостью упорядочения сведений об эволюции и современном состоянии территориальной организации городского расселения одного из наиболее комфортных для жизни и деятельности человека региона. Центральное Черноземье является районом старого хозяйственного освоения, преимущественно аграрного, формирование которого происходило в ответ на природные, исторические и социально-экономические перемены.

Система городского расселения, представленная 52 городами, имеет ряд особенностей, отличающих её от систем расселения других регионов. Центральное Черноземье – регион малых городов: их в три раза больше, чем городов всех остальных классов людности, размещённых неравномерно. Строительство городских поселений откликалось на решение первоочередных задач развития общества и государства. Поселения основывались в узловых точках, обеспечивающих выполнение актуальных на время их возникновения функций.

Сложившийся рисунок расселения Центрального Черноземья представляет собой сочетание и взаимодействие поселений, создающих сельско-городской континуум. Многие из городских поселений имеют сельские черты, что сказывается на устойчивости системы расселения, поскольку малые аграрно-ориентированные города не всегда справляются с возложенной на них миссией.

Катастрофично малая для городского поселения численность населения накладывает отпечаток как на внутреннюю структуру города, так и на интенсивность его связей с окружением. В сложившейся ситуации необходимо определить, в каких условиях и при каких преобладающих факторах выстраивалась территориальная структура городского расселения, найти её сильные и слабые звенья.

В диссертации не учитывались вызовы, связанные с приграничным положением, которые существенно деформировали территориальную структуру в настоящее время и приведут к некоторому перераспределению функций за счёт перевода приграничных предприятий в другие регионы Центрального Черноземья.

Объектом исследования являются города Центрального Черноземья, имеющие широкий набор вариантов сочетания условий и факторов их становления и развития, оказывающего влияние на рисунок и устойчивость узловых и линейных элементов системы расселения.

Предмет исследования: факторы и особенности динамики городского расселения Центрального Черноземья.

Цель работы: выявление особенностей и факторов динамики городского расселения Центрального Черноземья.

Реализация цели предопределила решение следующих основных задач:

- определения историко-географических факторов формирования городов;
- оценки транспортной доступности городов Центрального Черноземья;
- проведения сопоставительного анализа критериев истинности города по материалам переписей 1897 и 2021 гг.;
- установления взаимосвязей между численностью населения и структурой его занятости;

– выявления ключевых для региона сочетаний городов и связывающих их транспортных магистралей;

- анализа документов стратегического планирования РФ для установления динамики позитивных и негативных тенденций в развитии системы расселения региона;

- мониторинга опорных населённых пунктов Центрального Черноземья.

Теоретико-методологическую базу диссертации составило научное наследие отечественной и зарубежной общественной географии: концепция ЭГП (Н.Н. Баранский, И.Г. Коль, О.А. Константинов, Г.М. Лаппо, Е.Е. Лейзерович, Ф.М. Листенгурт, И.М. Маергойз, В.В. Покшишевский, Б.Б. Родоман, А.А. Ткаченко); модели пространственного развития: «центр-периферия» Дж. Фридманна; центральных мест В. Кристаллера и экономического ландшафта А. Лёша; «полюсов роста» Ф. Перру; опорного каркаса расселения (Н.Н. Баранский, Р.В. Дмитриев, Г.М. Лаппо, П.М. Полян, Б.С. Хорев, М.Д. Шарыгин).

В работе рассматривались проблемы трансформации географических форм расселения, в т.ч. сельско-городских сообществ А.И. Алексеева; идеи метрополитизации А.Г. Дружинина; территориального неравенства и региональных различий, а также взаимоотношений центра и регионов России Н.В. Зубаревич; концепция геодемографической обстановки Г.М. Фёдорова; трансформационных процессов в расселении и факторах, оказывающих на них влияние, выявленных О.Б. Глезер; о роли миграций в формировании систем расселения, охарактеризованных Л.Б. Карачуриной; о приоритетах новой стратегии пространственного развития России, определённых О.В. Кузнецовой.

В работе учитывались результаты исследований Е.А. Антиповой, касающиеся трансформации системы расселения, пространственной структуры городского расселения и характера урбанизации, а также приграничности и периферийности как факторов регионального социально-экономического развития.

Исследование выстраивалось согласно положениям, сформулированным в географии городов Н.Н. Баранским, А.И. Воейковым, Г.М. Лаппо, И.М. Маергойзом, Т.Г. Нефедовой, В.В. Покшишевским, П.М. Поляном, В.П. Семёновым-Тян-Шанским, А.И. Трейвишем, В.А. Шупером.

Изучение географии транспортных сетей опиралось на труды В.Н. Бугроменко, Л.И. Василевского, Г.А. Гольца, И.В. Никольского, С.А. Тархова. В работе учитывались закономерности взаимосвязанного развития транспорта и расселения (Л. Лаланн, Г.А. Гольц); саморазвития транспортных сетей (К. Канский, С. А. Тархов). Ряд исследователей рассматривают транспортно-географическое положение городов (И.М. Маергойз, Г.М. Лаппо). Важной информационной основой работы послужили труды, раскрывающие региональные особенности процесса урбанизации Центрального Черноземья (А.А. Терещенко, Л.И. Попкова, Ю.В. Поросенков, Н.В. Чугунова).

Информационную базу исследования составил анализ научной литературы; картографической информации; статистических материалов Всероссийских переписей населения; данных территориальных органов статистики областей

Центрального Черноземья; баз данных показателей муниципальных образований; интернет-ресурсы; нормативно-правовые документы об административно-территориальном устройстве России и субъектов Центрального Черноземья; Стратегия пространственного развития России до 2030 года с прогнозом до 2036 года; Стратегии социально-экономического развития областей исследуемого региона.

В качестве основного в работе используется **географический подход**, включающий «триединство» принципов: территориальности, комплексности, конкретности.

Основные научные **методы**: историко-географический, типологии, сравнительно-географический; статистического анализа и статистических группировок, корреляционного анализа, балльной оценки, центрографический, геоинформационного картографического моделирования. Для расчётов и графической визуализации использовался MS Excel; для создания картосхем – программное обеспечение QGIS.

Научная новизна исследования:

- впервые для Центрального Черноземья исследованы города и транспортные пути как полноправные объекты экономико-географического описания и анализа;

– представлен историко-географический обзор, отражающий основные этапы формирования системы расселения, её узловых и линейных элементов;

– определена транспортная доступность городов Центрального Черноземья; выявлено влияние железнодорожных станций на демографическую устойчивость малых городов;

– разработана авторская методика сопоставительного анализа критериев истинности города по материалам переписей населения 1897 и 2021 гг.;

– проведено геоинформационное картографическое моделирование городского расселения Центрального Черноземья с выделением ключевых территориально–урбанистических структур.

Практическая значимость исследования заключается в комплексном взаимосвязанном рассмотрении особенностей и факторов динамики городского расселения, включающем: историко-географический анализ формирования сети городов и связывающих их магистралей; сравнение критериев «истинности» городов в их вековой динамике; характерные черты современной системы городского населения Центрального Черноземья. Полученные результаты могут применяться при изучении территориальной организации расселения, географии городов, географии транспорта. Материалы диссертации используются в учебном процессе Курского государственного университета при изучении дисциплин «География населения с основами демографии», «Экономическая и социальная география России», «Социальная и экономическая география Курской области». Полученные в ходе исследования материалы будут востребованы при разработке документов территориального планирования областей Центрального Черноземья, при его анализе как важной составляющей расселенческого пространства России.

Личный вклад автора. Автором выполнен сбор, обработка, систематизация значительного объёма литературных, статистических, картографических материалов, нормативных документов; проведён их анализ, результаты которого прошли апробацию посредством публикаций, выступлений на конференциях, участия в конкурсе научно–исследовательских работ молодых учёных; создана база статистических данных, построены картографические модели.

Апробация результатов работы. Основные результаты исследования представлены на всероссийских и международных, в том числе зарубежных, конференциях, и конкурсе научно-исследовательских работ: Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной 90-летию создания факультета географии, геоэкологии и туризма ВГУ «География, экология, туризм: новые горизонты исследований» (Воронеж, 2024); I Белорусском географическом конгрессе к 90-летию факультета географии и геоинформатики Белорусского государственного университета и 70-летию Белорусского географического общества (Минск, 2024); Всероссийских научно-практических конференциях с международным участием «Тренды современной географии и географического образования» (Курск, 2022; 2025); финалист IX Всероссийского конкурса научно-исследовательских работ студентов и аспирантов российских образовательных организаций высшего образования и научных организаций «Наука будущего – наука молодых» (2024).

Публикации. По результатам исследования изданы 7 статей, в том числе 4 статьи в журналах из перечня, рекомендованного ВАК для опубликования результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук. Общий объем опубликованных статей составляет 4,9 п.л., в том числе 2,9 п.л. выполнены автором лично.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав основного текста, заключения, списка литературы. Основной текст изложен на 187 страницах и содержит 30 рисунков и 25 таблиц. Список литературы включает 212 наименований.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ

1. Устойчивость системы расселения выражается в способности узловых элементов выполнять роль центров своего окружения и обеспечивать взаимосвязи между другими звеньями систем расселения разных территориальных уровней. Для исполнения этих обязанностей город должен обладать рядом признаков, поддерживающих его жизнеспособность и соответствие тому месту, которое он занимает в территориальной структуре расселения.

Разделение признаков городов Центрального Черноземья на *унаследованные и приобретённые* выявило, что из 52 городов 20 (38,5%) первоначально были известны как сельские поселения: село, слобода, торгово-промышленная слобода, монастырская слобода, казачье поселение, сельцо; 21 (40,4%) – как крепости и остроги; 7 (13,5%) – как рабочие посёлки; 3 (5,7%) – как транспортные поселения: пристань, полустанок, посёлок при станции и 1 (1,9%) – как военная верфь. В той

или иной степени $\frac{2}{3}$ от общего числа городов первоначально имели несельскохозяйственное происхождение.

К разряду приобретённых отнесём присвоение статуса города, строительство крупных промышленных предприятий и объектов транспортной инфраструктуры.

В результате сочетания унаследованных и приобретённых признаков сложился сельско-городской континуум, в значительной степени ориентированный на города «сельской закваски», что проявилось в высокой доле городов-сёл – населённых пунктов с невысокой численностью населения, отсутствием крупных промышленных предприятий, полугородским, часто сельским жизненным укладом (рис.1).

Анализ основных факторов формирования системы городского расселения позволил выделить группы городов.

1. Древние города возникли в сельскохозяйственных районах для развития ремесла и торговли. В Центральном Черноземье сохранившимися до настоящего времени домонгольскими городами считаются Курск (440 тыс.), Елец (100 тыс.), Рыльск (15 тыс.)¹.

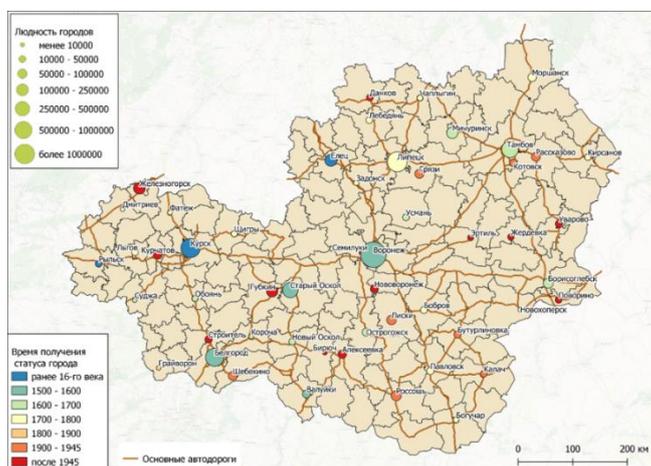


Рисунок 1 - Людность и время получения статуса города

2. На Белгородской засечной черте было построено 25 городов. До настоящего времени сохранили городской статус Белгород (340 тыс.), Короча (5 тыс.), Царёв-Алексеев (ныне Новый Оскол, 18 тыс.), Острогожск (32 тыс.), Воронеж (1 млн.), Усмань (20 тыс.), Козлов (ныне Мичуринск, 90 тыс.). Белгород и Воронеж стали областными центрами, Мичуринск получил статус наукограда. Остальные существуют как типичные малые города чернозёмного центра.

С продвижением границ государства на юг черта утратила свою значимость, и те города, которые оказались невостребованными в новых условиях хозяйствования, превратились в сёла или были упразднены, что существенно редуцировало сеть городского расселения.

3. Екатерининская административная реформа привела к образованию городов, из которых сохранились до настоящего времени: Бирюч, Бобров, Богучар, Задонск, Дмитриев, Льгов, Суджа, Фатеж, Щигры, Кирсанов, Липецк, Моршанск. Многие из городов екатерининского «призыва» оказались несостоятельными. Например, Тим (теперь посёлок городского типа), Калитва и Ливенск (теперь сёла).

¹ Численность населения – по результатам Всероссийской переписи населения 2021 г.

Некоторые из перечисленных городов хоть и сохранили свой статус, но переживают сложные времена, отягощены проблемами занятости, демографического старения, снижения численности населения. Получение каждым третьим чернозёмным городом статуса в Екатерининскую реформу поддержало административную функцию урбанизационного потенциала, но не стало триггером социально-экономического возвышения города над окружающей местностью.

4. Железнодорожное строительство изменило рисунок расселения. Города, которые оказались на железной дороге, получили дополнительный бонус, в ряде случаев серьёзный карт-бланш, который позволил сохранить население в кризисные периоды. Анализ зависимости численности населения малых городов от класса железнодорожной станции выявил стабилизацию или рост населения в Валуйках, Грязях, Шебекино, Боброве, Новом Осколе. Подтвердился также тезис о том, что рост численности населения зависит не только и не столько от рейтинга железнодорожной станции, сколько от первоначального демографического потенциала и факторов иной этиологии, например, строительства градообразующих промышленных предприятий.

5. Новые отрасли промышленности: освоение КМА и атомная энергетика стали важным фактором урбанизации региона. Строительство обогатительных и металлургических комбинатов, существенно повысило роль Липецка и Старого Оскола и способствовало возникновению новых городов Губкина, Железнодорожска, Строителя. Некоторые города стали заложниками этой политики, например, депопулирующий Дмитриев, оказавшийся в зоне влияния растущего Железнодорожска. Потребность в электроэнергии привела к строительству атомных городов Курчатова и Нововоронежа. Новые города в Центральном Черноземье основывались и на базе развития и реструктуризации традиционных отраслей по переработке сельскохозяйственного сырья (Алексеевка, Эртиль, Жердевка, Уварово, Данков, Калач).

С использованием центрографического метода рассчитан центр населённости Центрального Черноземья на три даты: 1897, 1959 и 2021 гг., который за этот период сместился незначительно и находится недалеко от самого крупного города – Воронежа. Траектория смещения менялась: с 1897 по 1959 примерно на 13 км к северо-востоку; в 2021 году примерно на 40 км к юго-западу от первоначальной точки.

2. По результатам балльной оценки совокупного влияния факторов: положения города относительно железных, автомобильных дорог, судоходных рек, удалённости от областного центра города ранжированы по степени транспортной доступности. Выявленное при этом разнообразие городов рассматривается как важный ресурс развития и совершенствования территориальной организации расселения.

Система городов Центрального Черноземья представляет собой одно из звеньев территориальной структуры расселения Европейской России. Конфигурация автомобильных и железных дорог направлена на обеспечение связности территории государства. Все города Центрального Черноземья связаны

автомобильными дорогами разного уровня: федеральными, межрегиональными, региональными. Магистральные автомобильные дороги федерального значения имеют радиальное направление и ведут от Москвы к Белгороду (и государственной границе) (М-2); Ростову-на-Дону (и Краснодару) (М-4), Волгограду (и Астрахани) (Р-22, бывшая М-6) (рис. 2).

Федеральные автомобильные дороги широтного простирания соединяют региональные города Орёл, Ливны, Елец, Липецк, Тамбов, Пензу (Р-119); Воронеж и Тамбов (Р-193); Рыльск, Льгов, Курск (Р-199). Подъездные дороги связывают крупные транспортные узлы: Курск с Воронежем и Борисоглебском и далее с Саратовом (А-144); подъездные дороги А-133 и А-134 ведут от автомобильной дороги М-4 к Липецку и Воронежу соответственно (рис. 2).

Таким образом, важнейшие автомобильные дороги европейской части России, пересекающие территорию Центрального Черноземья, образуют решётку из магистральных дорог и дорог, которые соединяют региональные города или подъезды к крупным транспортным узлам. Все остальные города связаны прочими дорогами регионального значения.

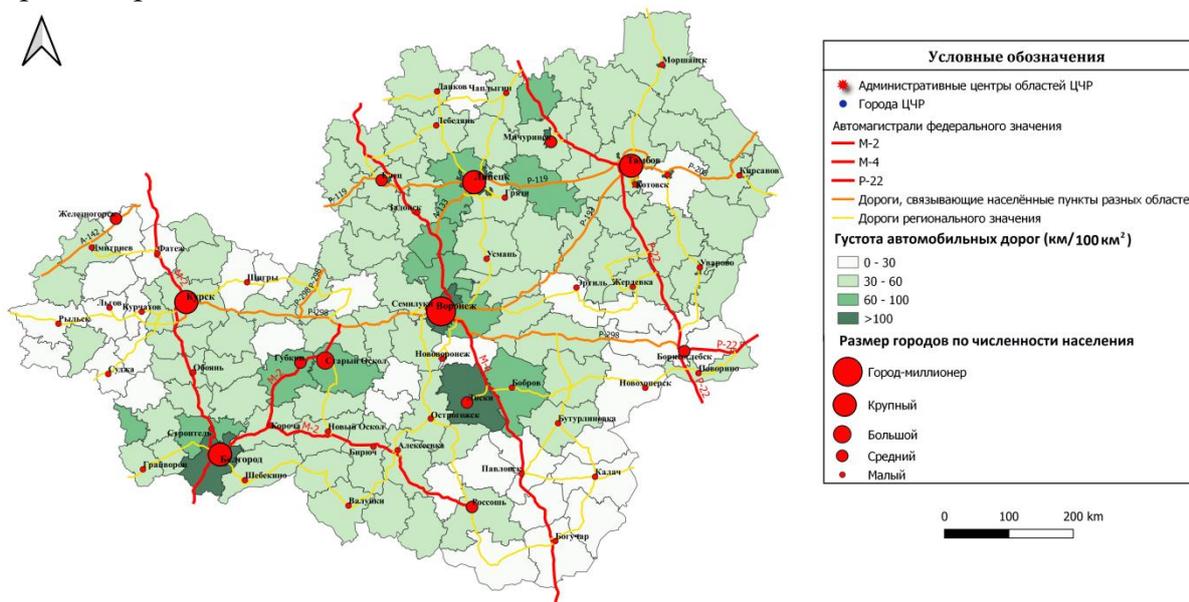


Рисунок 2 – Автомобильные дороги Центрального Черноземья

На пересечении автомагистралей расположены Курск (М-2, Р-199, А-144); Воронеж (М-4, А-144); Елец (М-4, Р-119); Борисоглебск (Р-22 и А-144). Положение этих городов оценивались наиболее высоко, далее по убыванию следуют города, расположенные на магистралях; на межрегиональных дорогах; наименьший балл получили дороги регионального значения (рис. 2).

Большинство городов Центрального Черноземья располагается на железных дорогах, которые образуют сеть из неправильных многоугольников. Не имеют железнодорожного сообщения Фатеж, Грайворон, Короча, Богучар, Задонск. Территория Центрального Черноземья приписана к Юго-Восточной и Московской железным дорогам. Узловые станции исследуемого региона: Воронеж, Курск, Белгород, Тамбов, Грязи, Мичуринск, Старый Оскол, Лиски, Льгов, Поворино, Елец. Многие города вне железной дороги находятся на относительно небольшом расстоянии (до 30 км) от ближайшей станции. Только Фатеж, Короча и Богучар

имеют удалённость больше 30 км. Железнодорожный узел оценивался наибольшим количеством баллов, далее по убыванию следуют города, размещенные на железной дороге, на расстоянии не более чем 15 км; от 16 до 30 км; наименьший балл получали города, отстоящие от железной дороги более, чем на 30 км.

Проведена оценка влияния железных дорог на демографическое развитие малых городов, начиная от года появления железнодорожной станции до настоящего времени. Все железнодорожные станции в малых городах были ранжированы по количеству производимых пассажирских и грузовых операций на крупные (более 5); средние (от 3 до 5); мелкие (менее 3). В отдельную группу выделены малые города без железных дорог (рис. 3).

Высокая степень корреляции между людностью города и наличием железнодорожной станции не исключает отдельных случаев, нарушающих установленную связь. Как правило, железная дорога служит триггером развития территории: центром притяжения экономической жизни, изменения территориальной структуры расселения, причиной стабилизации или роста численности населения. При определённом стечении обстоятельств доминирующие факторы (например, строительство атомных электростанций в Нововоронеже и Курчатове) сглаживают или девальвируют наличие железной дороги.

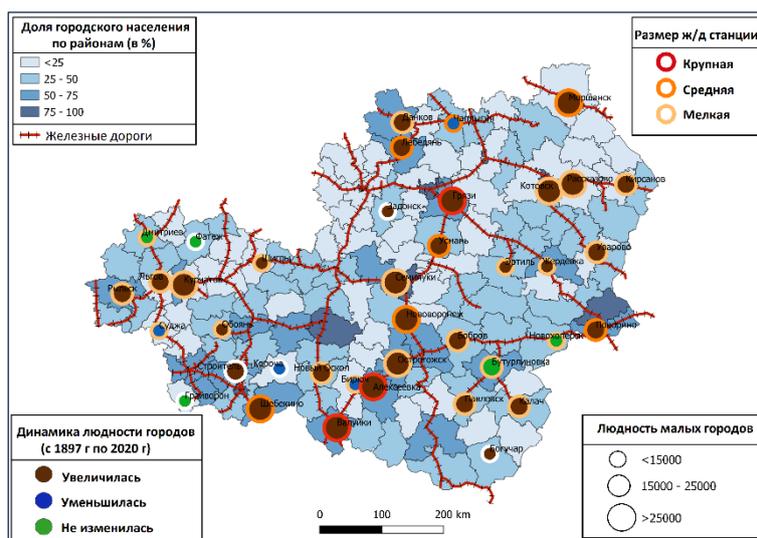


Рисунок 3 - Железные дороги и динамика численности населения малых городов

Отмечено, что не только железные дороги оказывают влияние на развитие городов, но и крупные промышленные предприятия влияют на появление транспортных магистралей. Современное транспортное положение может быть как причиной возникновения города, так и следствием того, что город уже вырос, и ему требуется транспортная сеть. Наличие железнодорожного сообщения, а также время его появления повлияли на развитие городского каркаса и стали основой противоречия в расселении между относительно равномерной сетью административных центров и нарастающими тенденциями узловой и линейной концентрации экономической жизни на основе транспортного каркаса.

Водный транспорт в Центральном Черноземье не развит. Несмотря на то, что река Дон образует с автомобильной и железной дорогами главную расселенческую ось региона, речной грузовой порт есть только в городе Лиски Воронежской области. До недавнего времени порт был в Воронеже.

Расстояние от областного центра до города. Города в исследуемом регионе располагаются достаточно компактно. Однако есть населённые пункты, удалённые от областного центра более, чем на 150 км. Это Богучар, Борисоглебск, Бутурлиновка, Калач, Новохопёрск, Павловск, Поворино, Россошь, Алексеевка и Валуйки. Это объясняется размерами и конфигурацией областей, в которые они входят. Расстояние от областного центра менее 50 км оценивалось максимальным количеством, баллов, более 150 км - минимальным.

Подсчёт суммарного балла выявил наилучшую транспортную доступность областных центров. В один ряд со столицами регионов стали достаточно крупные по меркам Центрального Черноземья города – Елец и Лиски; важные железнодорожные узлы Льгов и Грязи; города-спутники Воронежа и Тамбова – Семилуки и Котовск; а также наукоград Мичуринск. В аутсайдерах по количеству баллов оказались: Бирюч, Бутурлиновка, Калач, Павловск; внизу списка оказались маргинальные Новохопёрск и Богучар несмотря на то, что последний расположен на федеральной автомагистрали М-4 «Дон» (рис. 4; табл. 1).

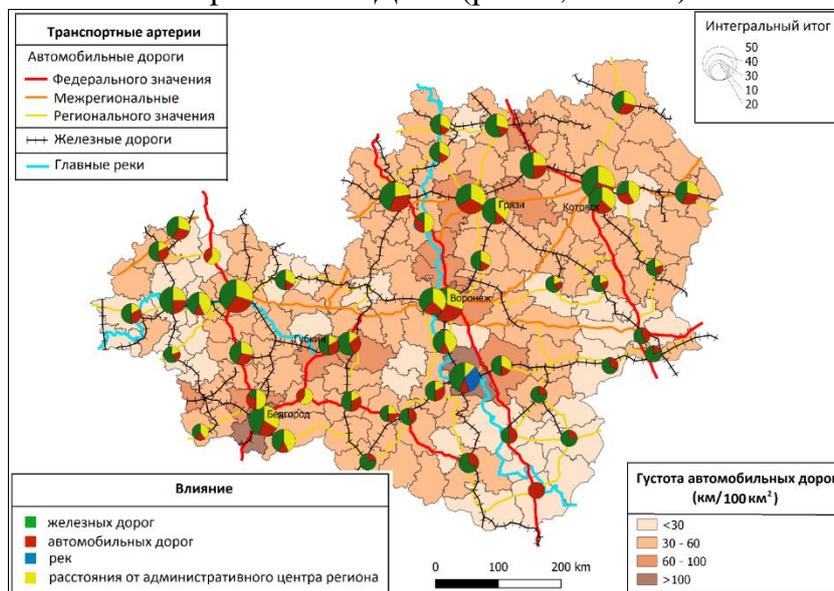


Рисунок 4 – Транспортная доступность городов Центрального Черноземья

Таблица 1

Оценка транспортной доступности городов Центрального Черноземья

Высокая	Воронеж, Курск, Тамбов, Белгород, Липецк, Лиски, Елец, Льгов, Семилуки, Грязи, Котовск, Мичуринск
Средняя	Железногорск, Курчатов, Обоянь, Старый Оскол, Шебекино, Нововоронеж, Чаплыгин, Кирсанов, Моршанск, Рассказово, Щигры, Рыльский, Дмитриев, Губкин, Новый Оскол, Строитель, Бобров, Острогожск, Россошь, Данков, Задонск, Лебедянь, Усмань
Низкая	Суджа, Фатеж, Алексеевка, Валуйки, Грайворон, Короча, Борисоглебск, Поворино, Эртиль, Жердевка, Уварово, Бирюч, Бутурлиновка, Калач, Павловск
Очень низкая	Новохопёрск, Богучар

Отметим, что на транспортную доступность влияет также местоположение региональной столицы: центральность (Курск, Тамбов) или эксцентральность (Белгород, Воронеж, Липецк). В ряде случаев значимым остаётся расположение на

границах двух регионов, в зоне тяготения центров соседних субъектов (например, равноудалён от Курска и Орла Железногорск (111 и 106 км соответственно), Старый Оскол ближе к Воронежу (123 км), чем к собственному метрополису, и равноудалён от Белгорода и Курска (142 и 145 км соответственно).

В целом по региону преобладают города со средним уровнем транспортной доступности, которую можно рассматривать и как причину, и как следствие распределения социально-экономического потенциала.

3. Численность населения, её динамика, а также показатель торгово-промышленного оборота и доля занятых в несельскохозяйственных отраслях рассматриваются как критерии истинности города, отражают суть происходящих процессов и в наиболее общем виде свидетельствует об урбанизационной ситуации.

Численность населения и её динамика. С 1897 г. по настоящее время самый интенсивный рост наблюдается у крупной железнодорожной станции Грязи (27 раз) и её сюзерена Липецка (вырос в 24 раза). Существенный рост показали Белгород, Старый Оскол и Воронеж (в 13-18 раз). Фактически неизменной осталась людность Фатежа, Задонска, Обояни, Новохопёрска, а в Дмитриеве, Грайвороне, Чаплыгине, Бирюче, Судже и Короче численность населения уменьшилась.

Изменились роль и место областных центров Черноземья. Все города, кроме Липецка, ухудшили свои позиции, переместившись на более низкий уровень в рейтинге численности (табл. 2).

Таблица 2

Численность и место в рейтинге областных центров

<i>№ по переписи</i>		<i>Город</i>	<i>Население (тыс. чел.)</i>		<i>Динамика</i>
<i>1897</i>	<i>2021</i>		<i>1897</i>	<i>2021</i>	
10	14	Воронеж	84146	1048738	12,5
71	40	Липецк	20323	496447	24,4
11	45	Курск	52896	447 387	8,5
55	59	Белгород	21850	391804	17,9
29	78	Тамбов	48134	287407	6,0

В начале исследуемого периода, с 1897 до 1926 г. наиболее существенный рост показывают города с населением более 50 тыс. чел. (Воронеж, Курск, Тамбов), темпы ежегодного прироста составляют около 3,5%. С того же времени хороший потенциал роста набирает Воронеж и не снижает его фактически все последующие 100 лет. Город преодолел миллионный рубеж в 2012 г., но с 2020 года наблюдается небольшое снижение численности населения.

В первой половине 30-х годов XX в. в Липецке заработал металлургический завод, а в середине 50-х годов XX в., когда к промышленной функции прибавилась ещё и административная, Липецк начал стремительный рост, вплоть до начала XXI века, когда он замедлился на отметке, превышающей 500-тысячный рубеж, очевидно, исчерпав ресурсы роста (521,6 тыс. в 1999 г.).

До 90-х годов в тандеме с Липецком увеличивал численность населения и Курск, в 70-е годы от них немного отстал Тамбов, но настойчиво продолжался рост Белгорода. Максимальной численности население Тамбова достигло в 1997 г. (318 тыс. чел.), Белгорода и Курска – в 2020 г. (391 и 453 тыс. чел. соответственно) (рис. 5).

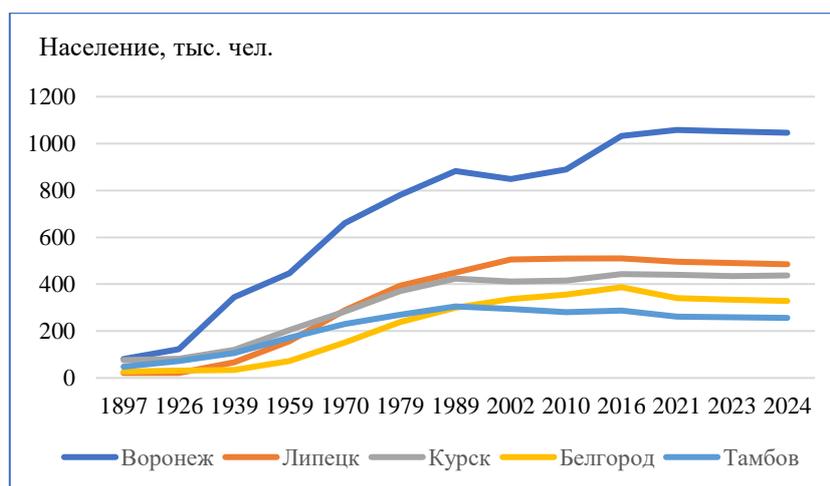


Рисунок 5 – Динамика численности населения (1897-2024 гг.)

По совокупности показателей, обеспеченных комплексом факторов, в том числе, административных, наиболее устойчивыми за исследуемый период оказались самые людные города Центрального Черноземья: Воронеж, Курск и Тамбов. Наиболее однородной по людности городов является Тамбовская область, её самые малонаселённые города укладываются в требования к городским поселениям и составляют более 12 тысяч человек.

При средней людности около 82 тысяч жителей (у В.П. Семёнова-Тян-Шанского – 16,5 тысяч), самый маленький город Черноземья имеет менее 5 тыс. (Суджа), а самый крупный – более 1 млн (Воронеж). При этом разница в численности составляет 200 раз. В современном Центральном Черноземье подтверждается тезис о критической массе людей, обеспечивающей разнообразие функций и «способности поселений к городскому саморазвитию»².

На основании данных исследования В.П. Семёнова-Тян-Шанского об истинности городов, была разработана авторская группировка. Она была составлена по совокупности двух факторов – людности и экономического потенциала, за основу которого была взята *торгово-промышленный оборот* (ТПО).

Подтвердим сохранившуюся до настоящего времени отмеченную В.П. Семёновым-Тян-Шанским «шаткость» оснований, на которых построены официальные термины города и деревни, отметим, что попытка использовать аналогичные показатели для современных городов наталкивается на те же проблемы: из 52 городов Центрального Черноземья только половина отражена в муниципальной статистике.

Все города были разделены на три группы по людности. Критерии отнесения к определённой группе в силу понятных причин за период исследования изменились, поэтому для каждого показателя были рассчитаны средние значения, и уже исходя из их величины, города были отнесены к большим, средним и малым. Аналогично были приведены к одному знаменателю показатели торгово-промышленного оборота (табл. 3).

² Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен: Монографический сборник. – М.: ОГИ, 2001 (Серия ОГИ / Полит.ру). – С.80-81.

Критерии группировки городов Центрального Черноземья

<i>По численности населения (тыс. чел.)</i>	<i>1897 г.</i>	<i>2021 г.</i>	<i>По торгово-промышленному обороту (тыс. руб. на душу населения)</i>	<i>1897 г.</i>	<i>2021г.</i>
Большой	более 40	более 100	Крупный	более 300	более 1000
Средний	10-40	50-100	Средний	150-300	500-1000
Малый	менее 10	менее 50	Низкий	менее 150	менее 500

Исходя из этих вводных, были составлены матрицы, заполнение которых позволило распределить города по 9 группам: большой город с высоким, средним и низким оборотом; средний город с высоким, средним и низким оборотом; малый город с высоким, средним и низким оборотом. В начале XX в. таких групп оказалось 8 (нет большого города с низким оборотом); в 2021 году представлены все 9 групп.

По состоянию на 1897 год в большинстве городов в структуре ТПО преобладает торговля. Только средний город Рассказово³ и малый город Грязи⁴ характеризуются значительной долей промышленности. Примерно пополам распределилась торговля и промышленность в средней по людности Алексеевке. Около трети ТПО приходится на промышленность в больших городах Тамбове и Ельце; средних Моршанске и Острогожске. Минимально (менее 10%) развита эта группа отраслей во многих средних городах: Раненбурге (Чаплыгине), Лебедяни, Обояни, Рыльске, Короче, Кирсанове, Данкове; малых – Новом Осколе, Задонске, Щиграх.

Наряду с ожидаемо высоким оборотом в больших городах, часть из них показали средний ТПО, но в эту группу вошли несколько средних и малых городов, как с высокой долей промышленности в структуре ТПО (средний город Рассказово – 78% и малый город Грязи – 71%, так и преимущественно торговые: большие по людности Воронеж и Елец, средний Борисоглебск и малый Кирсанов). Самой представительной оказались группа городов со средним ТПО в силу их большего представительства в 1897 году. В эту группу вошли преимущественно торговые административные центры Курск и Тамбов, средние города по списку (табл. 4). Достаточно обширна группа городов с низким ТПО, в т.ч. наполовину (51%) торговая Алексеевка.

В целом по состоянию на 1897 год наблюдаются важные для нашего исследования положения: города выполняют преимущественно торговые функции; людность не является фактором, ограничивающим или способствующим «бойкости» ТПО; нет ни одного большого города с низким ТПО; преобладают средние города по людности и среди них наибольшее число имеет низкий ТПО.

В 1897 году географический рисунок городской сети определялся главным

³ Рассказово – в начале XX века – село, крупный торгово-промышленный центр, у В.П. Семёнова-Тян-Шанского – истинный город. Официальный статус города получил в 1926 г.

⁴ Грязи – посёлок при железнодорожной станции, у В.П. Семёнова-Тян-Шанского – истинный город. Официальный статус города получил в 1938 г.

треугольником Воронеж – Елец – Козлов и расположенными внутри неё менее крупными городами с разным по величине торгово-промышленным оборотом. Ещё одна триада более низкого ранга: Белгород – Старый Оскол – Острогожск сформировалась к юго-западу от главного треугольника. Отдельный ареал образует Курск с россыпью средних как по людности, так и по экономическому потенциалу городов.

Таблица 4

Группировка городов, 1897 г.

<i>Людность</i>	<i>Торгово-промышленный оборот</i>		
	<i>высокий</i>	<i>средний</i>	<i>низкий</i>
<i>Большой</i>	Воронеж, Елец, Козлов	Курск, Тамбов	-
<i>Средний</i>	Борисоглебск, Рассказово	Белгород, Моршанск, Острогожск, Липецк, Старый Оскол, Усмань	Раненбург, Алексеевка, Лебедянь, Обоянь, Рыльск, Уварово, Короча
<i>Малый</i>	Грязи, Кирсанов	Фатеж, Суджа, Валуйки, Дмитриев, Щигры, Льгов, Данков	Новый Оскол, Задонск

Торгово-промышленная жизнь Центрального Черноземья в конце XIX-начале XX в. сосредотачивалась к западу от условной линии, проходящей через Моршанск – Рассказово – Воронеж – Острогожск – Алексеевку – Валуйки. Экономическая активность заметна на восточных границах Тамбовской губернии (Кирсанов, Уварово, Борисоглебск). Межареальные пространства, не насыщенные городами, включают восточную и юго-восточную части Воронежской губернии (Бобровский, Новохопёрский, Острогожский, Павловский, Богучарский уезды) (рис. 6).

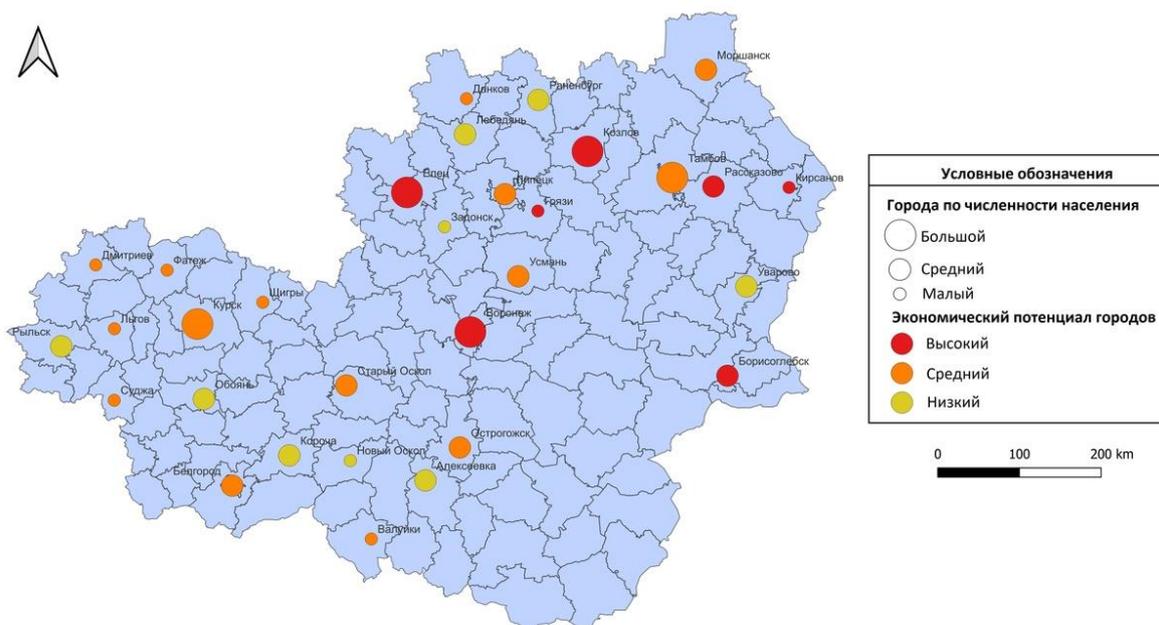


Рисунок 6 – Группировка городов Центрального Черноземья по торгово-промышленному обороту в 1897 г.

В 2021 году ситуация изменилась. Теперь в структуре ТПО в целом во всех чернозёмных городах преобладает и одинаково высока доля промышленности (более 90%). Только в Белгороде (76%) и двух городских округах (Валуйский и Грайворонский) доля промышленности составляет 89 и 84% соответственно.

Нишу с высоким ТПО заняли города, которые определяют промышленный профиль региона: металлургический; атомный электроэнергетический; пищевой. Все они, независимо от людности, концентрируются в группах с высоким ТПО. Административные центры областей (кроме Липецка) уступают промышленным лидерам по величине ТПО: Белгород характеризуется средним оборотом, Тамбов, Воронеж и Курск – низким. В города со средним ТПО развита преимущественно пищевая промышленность. Высока доля городов с низким ТПО. В эту группу, не считая многонаселённых областных центров, входят средние многоотраслевые города и очень пёстрые по промышленной специализации малые города Центрального Черноземья (табл. 4).

Таблица 4

Группировка городов, 2021 г.

<i>Людность</i>	<i>Торгово-промышленный оборот</i>		
	<i>высокий</i>	<i>средний</i>	<i>низкий</i>
<i>Большой</i>	Губкинский ¹ , Старооскольский ¹ , Липецк	Белгород	Тамбов, Воронеж, Курск
<i>Средний</i>	Железногорск, Алексеевский ¹ , Яковлевский ¹	Валуйский ¹ , Шебекинский ¹	Борисоглебский ¹ , Елец, Мичуринск
<i>Малый</i>	Нововоронеж, Курчатов	Новооскольский ¹ , Кирсанов, Льгов	Моршанск, Рассказово, Грайворонский ¹ , Уварово, Котовск, Щигры

В 2021 году прослеживаются тенденции повсеместного «опромышленивания» чернозёмных городов как за счёт создания молодых городов с новыми для региона отраслями (Губкин, Железногорск, Строитель, Курчатов, Нововоронеж и др.), так и наращивания индустриального потенциала имеющихся (Старый Оскол, Липецк, Алексеевка и др.); средние, и особенно малые города поддерживают ТПО за счёт промышленности, перерабатывающей сельскохозяйственное сырьё; половина из городов, по которым опубликована статистика, обладают низким уровнем ТПО; города распределяются по выявленным группам более-менее равномерно; три из пяти областных центров, сохранивших на протяжении исследуемого периода высокие позиции в людности, вошли в группу с низким ТПО, а два оставшихся повысили ранг – Белгород до среднего, Липецк – до высокого ТПО.

Усиление территориальной концентрации городских поселений наблюдается в регионе по состоянию на 2021 год. Формируются территориально сближенные ареалы сосредоточения металлургического производства с центром в Старом Осколе; значительный промышленный потенциал набрал Липецк; возникают новые железорудные города Железногорск и Губкин. Сложилась цепочка городов в окружении Белгорода (Строитель и Шебекино). Появляются атомные города

Нововоронеж и Курчатов. На базе масложировой промышленности растёт Алексеевка. В целом экономическая жизнь Центрального Черноземья сфокусирована в Белгородской области.

Теряют промышленный потенциал областные центры. К востоку от Липецка нет ни одного города с крупным ТПО. В этой части региона все города, кроме Кирсанова, обладают низким экономическим потенциалом (рис. 7).

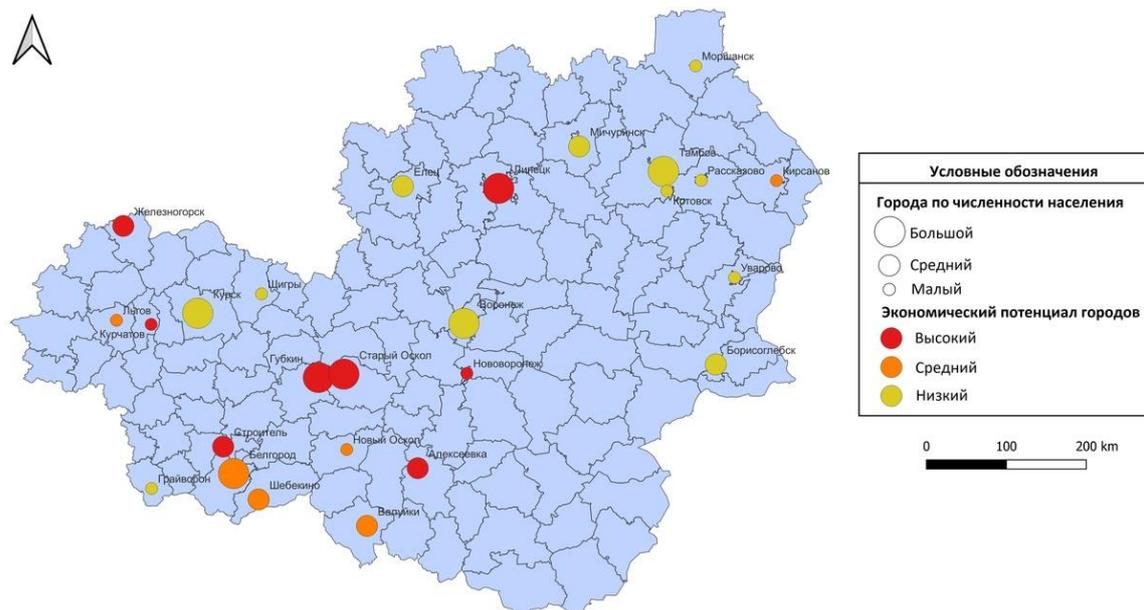


Рисунок 7 – Группировка городов Центрального Черноземья по торгово-промышленному обороту в 2021 г.

Рейтинг городов, входящих в сходные группы в 1897 и 2021 годах, показывает, что все города, кроме Льгова, изменили свой ранг. Часть из них (6) повысили его, 11 – понизили. Анализ ранговых групп свидетельствует о смене приоритетов. На высших позициях места, ранее занимаемые Воронежем, Ельцом и Козловым, перешли к металлургическим гигантам. Незначительно переменили позиции областные центры: Курск и Тамбов уступили место Белгороду. Третью позицию заняли отодвинутые со своих мест Тамбов, Воронеж и Курск. На втором и третьем «этажах» рейтинга наблюдается энтропия: на место старых фаворитов пришли новые.

Наибольшие потери рейтинга характерны для Ельца, Мичуринска, Рассказово, Моршанска (на 4-5 позиций). Это обусловлено их первоначально высоким рейтингом, который впоследствии не был поддержан административным ресурсом. Наименьшие потери у административных центров Воронежа, Курска. Тамбова; рядовых Кирсанова и Щигров (-1 позиция). Максимальные приобретения у Липецка и Старого Оскола. Они поднялись на 4 позиции. Минимальные – у Нового Оскола (на 1 позицию).

Трансформация узловых элементов опорного каркаса расселения Центрального Черноземья за 125-летний период свидетельствует о сохранении лидирующих позиций областными административными центрами, три из которых сохранили ведущие позиции, два – завоевали и были поддержаны

административной (Белгород), металлургической и административной (Липецк) функциями. Эти пять городов остаются на верхних этажах городской иерархии. Ельцу и Мичуринску, вторым городам в своих субъектах, не удалось закрепиться на завоёванных высотах, и они уступили ведущие позиции в регионе Губкину и Старому Осколу.

Таким образом, к настоящему времени узловыми элементами опорного каркаса расселения Центрального Черноземья выступают шесть крупных центров: Воронеж, Липецк, Курск, Белгород, Тамбов, Старый Оскол. Они разные по возрасту, генезису, экономическому профилю, но на протяжении длительного времени смогли сохранить и закрепить своё лидерство.

4. По мере смены господствующих технологических укладов меняются критерии истинного (реального, подлинного) города. Анализ системы статистических показателей показал высокую корреляцию между численностью населения города и занятостью в отраслях непроектирующей сферы, обрабатывающих производствах и добыче полезных ископаемых.

Рассчитаны коэффициенты корреляции между людностью поселения и показателями объёма отгруженных товаров собственного производства (0,56); обороту розничной торговли (0,71); обороту общественного питания (0,95); объёму платных услуг населению (0,98). Вопреки некоторым представлениям⁵, плотность населения для чернозёмных городов не является значимым фактором, определяющим истинность города (коэффициент корреляции – 0,43).

Корреляционный анализ системы статистических показателей выявил, что современные критерии истинного города связаны с занятостью в сфере информации и связи (0,95), государственного управления (0,87), образования (0,86), финансов, здравоохранения (по 0,76). Достаточно высок уровень корреляции занятых в сфере обрабатывающей промышленности (0,72) и добывающих производств (0,64). В современном обществе критерии истинности города переместились в сферу услуг. Однако, как и любой другой, этот критерий может рассматриваться только как один из набора определяющих факторов.

Анализ структуры занятости населения чернозёмных городов показал высокий уровень корреляции между численностью населения и долей занятых несельскохозяйственной деятельностью. Она составляет от 90 до 99% во всех городах, кроме некоторых малых (Грайворон, Новый Оскол, Шебекино) из тех, по которым опубликована официальная статистическая информация (19 из 52 городов).

5. Сопоставление размещения городов и конфигурации транспортной сети как обобщенного знания о территориальной структуре, выявило особенности городского расселения Центрального Черноземья и определило его характерные черты: неупорядоченный характер урбанизации, отсутствие

⁵ Например, О'Салливан А. Экономика города. - 4-е изд.: Пер. с англ. - 4-е изд.: Пер. с англ. - М.: ИНФРА-М, 2002. – XXVI. – 706 с.; Dijkstra L., Poelman H., Veneri P. The EU-OECD Definition of a Functional Urban Area / OECD Regional Development Working Papers, 2019. 18 p. DOI: 10.1787/20737009; World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography. Washington, DC: The World Bank, 2009. – 38 p. и др.

единой стратегии формирования оптимальной территориальной структуры и, как следствие, неравномерность в размещении узловых и линейных элементов. Обозначены ключевые для региона сочетания городов и связывающих их транспортных магистралей, определены проблемные участки, нуждающиеся в дальнейшем развитии для создания оптимальной структуры расселения.

Возникнув как потенциально городские, многие из поселений Центрального Черноземья развивались в условиях аграрного окружения, что наложило отпечаток на их специализацию, динамику численности и образ жизни населения. Следуя выражению В.П. Семёнова-Тян-Шанского, «здесь стремление к истинной городской жизни разменялось по мелочам»⁶. Эта тема остаётся актуальной до сих пор: «размен по мелочам» существенно усложняет процессы урбанизации, основанные на концентрации населения.

Особенности территориально-урбанистической структуры расселения Центрального Черноземья представлены ареалами зон влияния городов и межареальными пространствами (рис. 8).

Система городского расселения Центрального Черноземья представляет собой решётку из узлов и магистралей. Транзитные автомобильные и железные дороги несут на себе основную транспортную и урбанизационную нагрузку. Во многих случаях к этим факторам положения присоединяется речной. Например, на берегах Дона построены города Данков, Лебедянь, Задонск, Семилуки, Нововоронеж, Лиски, Павловск; Сейма – Курск, Курчатов, Льгов, Рыльск. Однако речная обусловленность хоть и остаётся важной, но не играет решающей роли в современной экономике.

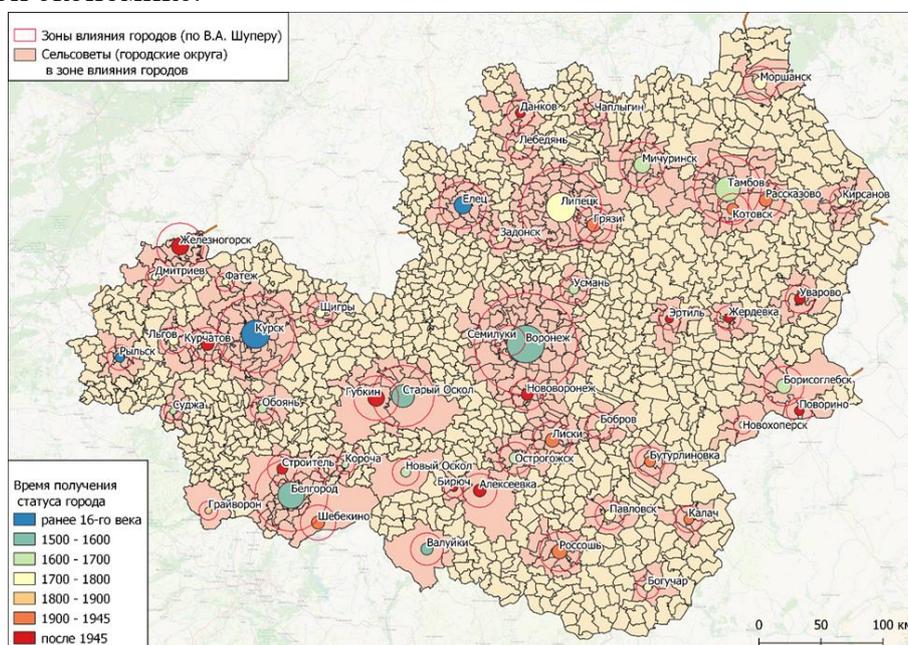


Рисунок 8 – Зоны влияния городов Центрального Черноземья

Центральное Черноземье пересекают три основные радиальные автомагистрали федерального значения, расположенные примерно на равном

⁶ Семенов-Тян-Шанский В. П. Город и деревня в Европейской России: очерк по экономической географии с 16 картами и картограммами. СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума, 1910. – С. 136.

расстоянии друг от друга. Автомагистраль М-2 «Крым» проходит через города Фатеж, Курск, Обоянь, Строитель, Белгород, Шебекино. Во всех этих городах сосредоточено более 900 тысяч человек. Высокий уровень концентрации населения вдоль автомагистрали М-4 «Дон» обеспечен размещением в её центральной (для региона) части самого крупного города Воронежа, от которого к северу по линии движения находятся Задонск и Елец, а к югу – Павловск и Богучар. В городах, расположенных на этой автомагистрали, проживают 1,2 млн чел. Ещё около 450 тыс. чел. приурочено к городам на автомагистрали Р-22 «Каспий»: Мичуринск, Тамбов, Борисоглебск. Суммарно к транзитным автомагистралям федерального значения в Центральном Черноземье «привязано» более 2,5 млн чел. (57% населения городов).

Эти автомагистрали пересекаются широтными: Елец – Липецк – Мичуринск – Тамбов – Рассказово – Кирсанов; Рыльск – Льгов – Курчатов – Курск – Воронеж; Белгород – Короча – Новый Оскол – Острогожск – Россошь, придающими дополнительную жесткость опорному каркасу расселения. Связь с городами, отстоящими от этого «скелета», осуществляется по дорогам: Воронеж – Старый Оскол – Белгород; Лиски – Бобров; Лиски – Острогожск – Алексеевка – Бирюч – Валуйки; Россошь – Павловск – Бутурлиновка; Калач – Богучар.

Не менее значимыми для территориальной организации расселения региона являются железные дороги, образующие более-менее равномерную сеть. Узловые железнодорожные станции концентрируют более 2,7 млн чел. (61% от всех горожан региона). При этом некоторые города совмещают выгоды транспортного положения, являясь и автомобильными, и железнодорожными узлами: Воронеж, Курск, Белгород, Тамбов, Мичуринск. Остальные железнодорожные узлы расположены вне автомагистралей федерального значения: Грязи, Старый Оскол, Лиски, Льгов, Поворино, Елец.

По совокупности условий и факторов в Центральном Черноземье выделены узловые элементы первого и второго порядка (табл. 5).

Таблица 5

Узловые элементы системы расселения Центрального Черноземья

<i>Узловые элементы системы городов Центрального Черноземья первого порядка:</i>						
<i>Центры</i>	<i>Воронеж</i>	<i>Липецк</i>	<i>Курск</i>	<i>Белгород</i>	<i>Тамбов</i>	<i>Старый Оскол – Губкин</i>
<i>Спутники</i>	Семилуки Усмань Нововоронеж	Грязи	Курчатов	Строитель Шебекино	Котовск Рассказово	-
<i>Население, тыс. чел.</i>	1100	556	488	466	364	319
<i>Узловые элементы системы городов Центрального Черноземья второго порядка:</i>						
<i>Центр</i>	<i>Елец</i>	<i>Железногорск</i>	<i>Мичуринск</i>	<i>Россошь</i>	<i>Борисоглебск</i>	<i>Лиски</i>
<i>Население, тыс. чел.</i>	103	100	92	63	61	54

Узловые элементы системы городов первого порядка сосредоточили около 3,3 млн чел. (76,5%); второго порядка – 472 тыс. чел. (10,6%). В сумме в городах, вошедших в эти группы, проживает 87% городского населения региона (9/10). Все остальные города, не вошедшие в таблицу, составляют обозначенный В.П. Семёновым-Тян-Шанским «размен по мелочам».

Наиболее плотный ареал городского расселения сформировался в зонах влияния Воронежа и Липецка. Это треугольники Воронеж – Елец – Липецк; Воронеж – Курск – Белгород – Старый Оскол; Липецк – Мичуринск – Тамбов. Наиболее плотная ткань городского расселения сформирована к северу и северо-востоку от Воронежа; более разрежено урбанистическое пространство к западу от него (рис. 9).

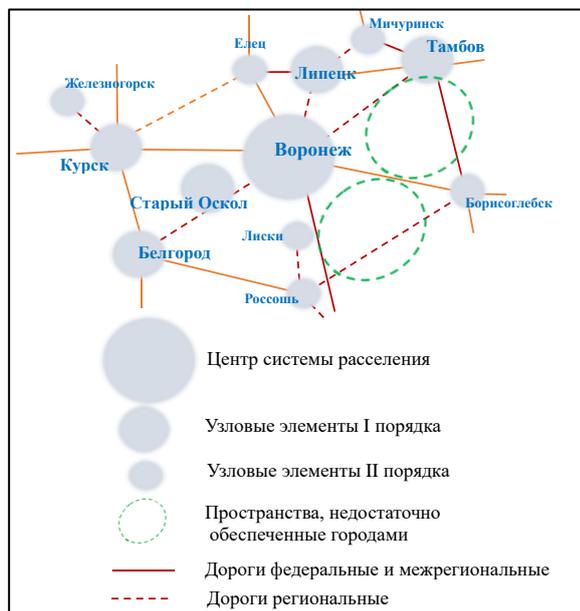


Рисунок 9 – Схема ОКР Центрального Черноземья

(рис. 9).

На территории Центрального Черноземья существуют ареалы, в которых практически отсутствуют города. Это территория, ограниченная городами Грязи – Бобров – Борисоглебск – Кирсанов. Внутри этого ромба ютятся три малых города – Эртиль, Жердевка и Уварово, однако их социально-экономического потенциала недостаёт для заполнения территории и создания значимых городских поселений. Не насыщена городами местность на границах областей, за исключением пространств вокруг Белгорода, Железногорска и Борисоглебска.

Сложившийся рисунок расселения отражает историко-географические особенности освоения и заселения территории и обнаруживает черты неравномерного и несбалансированного размещения городских поселений как узловых центров опорного каркаса, что обусловлено эксцентральностью трёх из пяти областных центров, появлением в регионе новых отраслей промышленности, приведших к появлению и росту металлургических и электроэнергетических городов. Линейные элементы системы расселения Центрального Черноземья в целом способствуют равномерному распределению населённых пунктов на вершинах транспортной решётки расселения.

ВЫВОДЫ

1. Эволюция городского расселения за период с 1897 по 2021 годы выявила высокую степень консервативности Центрального Черноземья, связанную как с традиционно низкой восприимчивостью к инновациям систем расселения в целом, так и заурядностью региональных городов. Несмотря на то, что за это время в Черноземье появилось около двух десятков новых городов, только один из них приблизился к 100-тысячному рубежу численности (Железногорск), что подтверждает тезис о незавершённости процесса урбанизации и об исчерпанности урбанизационного потенциала Центрального Черноземья.

2. Динамика новых городов с момента присвоения статуса и до настоящего времени свидетельствует о том, что ориентация на железорудный комплекс привела к существенному повышению людности городов (в 4-5 раз); узловые железнодорожные станции способствовали росту в 2-3 раза, (исключение –

Поворино); города с крупными предприятиями пищевой промышленности, либо с диверсифицированной многоотраслевой экономикой удвоили численность. Незначительно растут, а иногда и теряют население атомные города.

3. Выявленные различия позволили выстроить иерархию городов по их роли в территориальной организации региона. Основными узловыми элементами опорного каркаса расселения, наиболее устойчивыми к переменам, оказались города с высоким потенциалом людности на протяжении всего более чем векового периода. Три (Воронеж, Курск, Тамбов) из пяти областных центров подтвердили свою жизнеспособность на протяжении всего исследуемого периода.

Впоследствии территориальная структура укрепились ещё двумя административными городами – Белгородом и Липецком. Значительный рывок совершил Липецк, перемесившись в городской иерархии почти на 30 позиций вверх. Белгород откатился с 55 на 59 место в рейтинге. Наращивание промышленного потенциала центром Старооскольско-Губкинской агломерации, также позволило считать этот город каркасообразующим.

Наименее устойчивыми оказались малые города, которые за исследуемый период существенно не изменились, законсервировавшись во времени, или снизили численность населения. К числу депопулирующих относятся Жердевка, Дмитриев, Бутурлиновка, Поворино, Грайворон, Чаплыгин, Бирюч, Эртиль, Суджа, Короча. За исключением Бутурлиновки – это города меньше 20 тыс. человек, среди которых 5 имеют менее 10 тыс. человек каждый.

4. Изменения, обусловленные геополитическими причинами, оказали влияние не только на сами эти города, но и на транспортные связи. Тем не менее, узловые железнодорожные станции по-прежнему укрепляют каркас расселения и позитивно влияют как на численность населения, так и на уровень социально-экономического развития.

Железные дороги играют важную роль в развитии малых городов Центрального Черноземья. В большинстве случаев наличие железной дороги приводит к стабилизации или росту численности населения. Однако при определённом стечении обстоятельств на арену выходят другие доминирующие обстоятельства, сглаживающие или девальвирующие наличие железной дороги.

Наличие железнодорожного сообщения, а также время его появления повлияли на развитие городов и стали основой противоречия в расселении между максимально равномерной сетью административных центров и нарастающими тенденциями узловой и линейной концентрации экономической жизни на основе транспортного каркаса.

5. Географический рисунок расселения Центрального Черноземья, формировавшийся в различные исторические периоды, характеризуется отдельными чертами несовершенства, которое проявляется и в недостаточном развитии элементов опорного каркаса. Трансформационные процессы затронули консервативную систему расселения Центрального Черноземья, но не привели к смене лидеров, лишь слегка расширили круг опорных узлов.

Центральным местом опорного каркаса расселения Центрального Черноземья является Воронеж, от которого достаточно широкой полосой

городское расселение распространяется на значительную часть Воронежской области, на соседние Белгородскую и Липецкую области, а через Мичуринск, – и на Тамбовскую. По своей конфигурации оно очень близко к протяжённости Белгородской засечной черты. Наиболее слабыми оказались не только те ареалы, в которых отсутствуют города и магистральные дороги, но и те, небольшие по людности города, которые находятся в непосредственной близости друг от друга, конкурируя за место в территориальной структуре региона.

6. Процессы регулирования системы городского расселения рассматриваются как одна из ключевых задач, обеспечивающих эффективную территориальную организацию населения и хозяйства. Сформированный перечень опорных населённых пунктов фиксирует сложившуюся сеть узловых элементов системы расселения.

Крупнейшие, большие и средние города входят в перечень опорных населённых пунктов «по умолчанию». Большинство малых городов включены в перечень авансом, поскольку их влияние на окружающую местность носит локальный характер, они часто оказываются втянутыми в орбиту более крупного города.

Для формирования центров обслуживания на базе сельских поселений потребуются финансовые, организационные и управленческие решения, внедрение инновационных технологических решений для развития конкурентоспособных отраслей специализации.

В целом, система расселения Центрального Черноземья, с одной стороны, обладает чертами незавершённости, с другой, – остановилась в своём развитии; в её структуре не происходят позитивные изменения, направленные на оптимизацию опорного каркаса – не возникают новые города, не совершенствуется транспортная система, связывающая малые города.

Центральное Черноземье занимает своё важное место в системе расселения России, имеет транспортные связи с регионами страны, производит востребованный экономикой региональный продукт. Проблема заключается в необходимости приведения системы расселения региона в соответствие с тем важным и ответственным местом, которое он занимает в территориальной структуре страны.

СПИСОК НАУЧНЫХ СТАТЕЙ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Попкова Л.И., Оломский А.А. Опорный каркас расселения Центрального Черноземья: особенности и характерные черты // Геополитика и экогеодинамика регионов. 2024. Т. 20. № 3. С. 139-151.

2. Попкова Л.И., Оломский А.А. Влияние железных дорог на демографическое развитие малых городов Центрального Черноземья // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2024. № 2. С. 54-62. DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2024/2/54-62>.

3. Оломский А.А. Особенности системы городского расселения Центрального Черноземья // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология, 2025, No 2, с. 54-62. DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2025/2/54-62>.

4. Оломский А.А., Попкова Л.И. Трансформация городского расселения Центрального Черноземья // Географический вестник=Geographical bulletin 2025. № 2 (73). С.67–80. DOI: 10.17072/2079-78772025-2-67-80. EDN: YOTVDF.

Публикации в иных изданиях:

5. Попкова Л.И., Оломский А.А. Города и автомобильные дороги Центрального Черноземья // В сб.: География, экология, туризм: новые горизонты исследований. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной 90-летию создания факультета географии, геоэкологии и туризма ВГУ. В 3-х томах. Воронеж, 2024. С. 116-117.

6. Попкова Л.И., Оломский А.А. Моделирование каркаса устойчивости городского расселения Центрального Черноземья // В сб.: Материалы I Белорусского географического конгресса. Материалы конгресса к 90-летию факультета географии и геоинформатики Белорусского государственного университета и 70-летию Белорусского географического общества. В 7-ми частях. Минск, 2024. С. 189-193.

7. Оломский А.А., Попкова Л.И. Компаративистский пространственный анализ геодемографической ситуации в Центральном Черноземье // В сб.: Тренды современной географии и географического образования. Материалы III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Курск, 2022. С. 88-97.

Оломский Андрей Александрович

**ОСОБЕННОСТИ И ФАКТОРЫ ДИНАМИКИ ГОРОДСКОГО РАССЕЛЕНИЯ
ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата географических наук

Подписано в печать 23.09.2025 г.
Формат 60×90 1/16. Усл. печ. л. 1,5
Тираж 100 экз. Заказ 3787

Отпечатано в отделе оперативной полиграфии
Курского государственного университета
305000, г. Курск, ул. Радищева, 33