

Секция «Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

Оценка ЭГП как фактора развития кризисных моногородов Европейской части России

Научный руководитель – Богданова Лидия Петровна

Барыгина Анна Андреевна

Студент (магистр)

Тверской государственный университет, Тверь, Россия

E-mail: aabarygina@edu.tversu.ru

Экономико-географическое положение - одна из наиболее важных предпосылок для развития городов, в том числе и монопрофильных. В современных реалиях следует учитывать, в первую очередь, близость данной категории населённых пунктов к городским агломерациям и крупным городам. [1]. В оценке экономико-географического положения можно выделить две ключевых позиции - транспортно-географическое положение и метрополитенское положение. Объектом изучения стали 39 моногородов Европейской части России.

Транспортно-географическое положение оценивалось по положению города в сети железных и автомобильных дорог [7]. Было выделено 4 класса ТГП (Рисунок 1):

- 1) Положение на основных «московских» (то есть идущих от Москвы) магистралях и положение на автомагистралях и ж/д или в непосредственной близости (до 10 км) от них - 4 балла;
- 2) Наличие одного и более других транзитных направлений или (и) одно и более направление немагистральных автодорог и ж/д общегосударственного значения - 3 балла;
- 3) Положение в тупике или на тупиковом направлении и (или) одно направление немагистральных дорог общегосударственного значения - 2 балла;
- 4) Отсутствие железнодорожных линий и наличие автодорог межмуниципального значения - 1 балл.

Также, важной составляющей ЭГП является метрополитенское положение населённого пункта. Под метрополитенским положением понимается положение относительно основных центров, способных оказывать влияние на функционирование и развитие рассматриваемых объектов [7]. Каждому из моногородов, исходя из их метрополитенского положения, был присвоен один из нижеперечисленных классов с соответствующим количеством баллов (Рисунок 2):

- 1) Находятся в агломерационной зоне (около 200 км в радиусе от Москвы или Санкт-Петербурга), при этом являются прицентровыми (до 60 км от областного центра) - 5 баллов;
- 2) Не в агломерационной зоне, прицентровые - 4 балла;
- 3) В агломерационной зоне и срединные (до 150 км. от областного центра) - 3 балла;
- 4) Не в агломерационной зоне, срединные - 2 балла;
- 5) Периферийные - 1 балл.

Для наиболее полной оценки ЭГП необходимо объединить результаты двух оценок. Таким образом, можно отметить те моногорода, которые имеют наиболее выгодное ЭГП по сравнению с другими (Рисунок 4). По итогам оценки ЭГП все моногорода можно распределить по 5 типам:

- 1) Наиболее выгодное ЭГП
- 2) Относительно выгодное ЭГП
- 3) Среднее ЭГП
- 4) Относительно невыгодное ЭГП
- 5) Невыгодное ЭГП

Более половины изучаемых моногородов (21 из 39) по итогам оценки характеризуются неблагоприятным ЭГП. 11 из них имеют в совокупности и срединно-периферийное положение, и низкую транспортную доступность. Остальные моногорода имеют относительно выгодное ЭГП, но при этом значительно удалены от крупных центров. Можно сделать вывод о значительной роли ЭГП в формировании монопрофильности городов, когда неблагоприятное географическое положение препятствует диверсификации градообразующих функций.

Источники и литература

- 1) Микрюков Н.Ю. Факторы, проблемы и модели развития моногородов России. Москва, 2016.
- 2) Микрюков Н.Ю. Монопрофильные поселения России в системах городского расселения // Региональные исследования. – 2015. – №3. – С. 99–107
- 3) Микрюков Н.Ю. Современные проблемы лесопромышленных моногородов Европейской России // Вестник Тверского государственного университета. Сер. экономика и управление. – 2013. – № 19. – С. 107–115
- 4) Лейзерович, Е. Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов // Известия РАН. Серия географическая. 2006. №1. С.9–14
- 5) Майергойз И.М. Территориальная структура хозяйства / Отв. ред. М.К. Бандман. Новосибирск, 1986. 304 с
- 6) Смирнов И.П. Средние города Центральной России: опыт полимасштабного исследования // Экология урбанизированных территорий. 2014. №3. С. 16–22
- 7) Смирнов И.П., Ткаченко А.А. Опыт оценки экономико-географического положения городов Центральной России // Известия РГО. 2015. Т. 147, вып. 5. С. 49–57
- 8) Ткаченко А.А., Смирнов И.П. Экономико-географическое положение городов Центральной России // Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы. Сборник материалов Всероссийской научной конференции. Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова; Русское географическое общество. 2016. С. 18–24

Иллюстрации

Классы ТГП моногородов	Города	Баллы	Количество моногородов
1. Положение на основных «московских» (то есть идущих от Москвы) магистралях и положение на автомагистралях и ж/д или в непосредственной близости (до 10 км) от них	Онега, Гороховец, Курлово, Череповец, Белая Холуница, Пикалёво, Новотроицк, Очёр, Чусовой, Кумертау, Дагестанские Огни, Каспийск, Кондопога, Зеленодольск, Набережные Челны, Тольятти, Дмитровград, Канаш, Гаврилов-Ям	4	19
2. Наличие одного и более других транзитных направлений или (и) одного и более направления немагистральных автодорог, и ж/д общегосударственного значения	Камешково, Вятские Поляны, Пестово, Кувандык, Питкяранта, Пудож, Суоярви, Емва, Маринский Посад	3	9
3. Положение в тупике или на тупиковом направлении и (или) одно направление немагистральных дорог общегосударственного значения	Луза, Кировск, Ковдор, Белебей, Красноперкопск, Гуково, Кувшиново	2	7
4. Отсутствие железнодорожных линий и наличие автодорог межмуниципального значения	Красавино, Южа, Красновишерск, Дорогобуж	1	4

Рис. 1. Балльная оценка ТГП моногородов

Класс метрополитенского положения	Моногорода	Баллы	Количество моногородов
1. Находятся в агломерационной зоне (около 200 км в радиусе от Москвы или Санкт-Петербурга), при этом являются прицентровыми (до 60 км от областного центра)	-	5	0
2. Не в агломерационной зоне, прицентровые	Камешково, Каспийск, Кондопога, Зеленодольск, Тольятти, Маринский Посад, Гаврилов-Ям	4	7
3. В агломерационной зоне и срединные (до 150 км от областного центра)	Курлово, Питкяранта	3	2
4. Не в агломерационной зоне, срединные	Онега, Гороховец, Череповец, Южа, Белая Холуница, Очёр, Чусовой, Белебей, Дагестанские Огни, Пудож, Суоярви, Красноперкопск, Гуково, Дорогобуж, Кувшиново, Дмитровград, Канаш	2	17
5. Периферийные	Красавино, Вятские Поляны, Луза, Пикалёво, Кировск, Ковдор, Пестово, Кувандык, Новотроицк, Красновишерск, Кумертау, Емва, Набережные Челны	1	13

Рис. 2. Балльная оценка метрополитенского положения моногородов

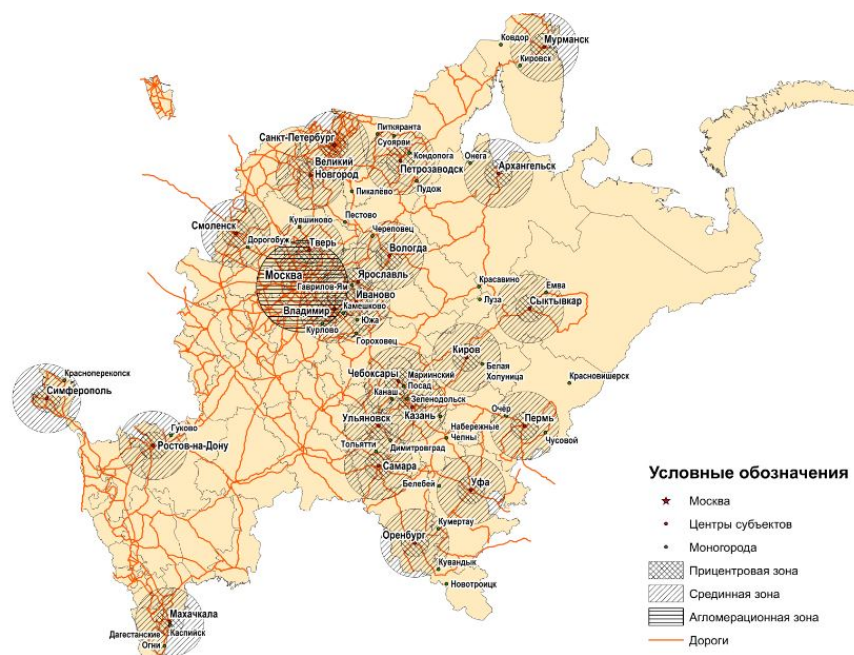


Рис. 3. Метрополитенское положение моногородов (составлено автором)

		Классы оценки транспортно-географического положения			
		1	2	3	4
Классы оценки метрополитенского положения	1	-	-	-	-
	2	Каспийск, Коядопога, Зеленодольск, Тольятти, Гаврилов-Ям	Камешково, Маринский Посад	-	-
	3	Курлово	Питкяранта	-	-
	4	Онега, Гороховец, Череповец, Белая Холуница, Очёр, Чусовой, Дагестанские Огни, Дмитровград, Канаш	Пудож, Суоярви	Белебей, Краснопереконск, Гуково, Кувшиново	Южа, Дорогобуж
	5	Пикалёво, Новотроицк, Кумертау, Набережные Челны	Вятские Поляны, Пестово, Кувадык, Емба	Луза, Кировск, Ковдор	Красавино, Красновишерск

Рис. 4. Итоговая оценка ЭГП моногородов