

министерство науки, высшей школы и технической
политики российской федерации
Свердловский институт народного хозяйства

На правах рукописи
УДК 331.556.2:656+332.13(471.54)

САБИТОВ Рамис Кашавович

**Факторы и тенденции развития межселенных
связей старопромышленного региона
(на примере Свердловской области)**

Специальность: 08.00.04 -
Размещение производительных сил, экономика районов

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Екатеринбург 1993

Работа выполнена в Свердловском институте народного хозяйства

Научный руководитель

доктор географических наук,
профессор Анимица Е.Г.

Официальные оппоненты

член-корреспондент РАН
Гизатуллин Х.Н.
доктор экономических наук
Ратнер Н.М.

Ведущая организация

Центральный научно-исследовательский экономический институт (ЦЭНИИ) при Министерстве экономики Российской Федерации

Защита состоится "12" февраля 1993 г. на заседании специализированного совета К-063.29.01 при Свердловском институте народного хозяйства в 14 часов.

Адрес: 620219, Екатеринбург, ул.8-е Марта, 62

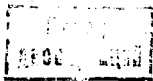
С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Свердловского института народного хозяйства.

Автореферат разослан "6" января 1993 г.

Ученый секретарь специализированного совета, кандидат экономических наук



Л.Н.Сурина



I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одним из результатов усложняющейся территориальной организации общества является постоянно изменяющиеся межселенные связи, процесс формирования которых неоднороден как во времени, так и в пространстве. При значительной изученности связей в системах расселения крупнейших городов — городских агломераций, слабо исследованы пространственно-временные закономерности формирования и развития межселенных связей на периферийных территориях, от развития которых во многом зависит судьба российских реформ.

Межселенные связи являются важнейшим индикатором формируемости территориальных социально-экономических систем любого иерархического уровня, ибо побудительным мотивом, вынуждающим человека перемещаться в пространстве, выступают территориальные различия в образе и условиях жизни населения, возможность реализовать свои ценностные установки. Межселенные связи в рамках пространственно-временного цикла жизнедеятельности в значительной мере определяют социальный облик поселений, видоизменяют их экономическую, демографическую и территориальную структуры.

Сегодня разработаны различные методы анализа состояния расселения и его систем, предложены многочисленные методы, позволяющие дать количественно-качественную оценку масштабов и интенсивности межселенных связей и их материальной обеспеченности. Однако существующая методология не в полной мере отвечает реальностям современности. В условиях становления новых экономических отношений старый методический аппарат нуждается в совершенствовании, в существенных дополнениях и изменениях ввиду неизбежности трансформации расселения, целенной и пространственной структуры межселенных связей.

Указанная проблематика сейчас привлекает все большее внимание разных наук. Вместе с тем, следует отметить явно недостаточную научную разработанность рассматриваемых проблем с точки зрения экономической науки.

Выбор Свердловской области в качестве полигона исследования является вполне репрезентативным. Во-первых, Средний Урал — старопромышленный высокоурбанизированный регион со сложившейся, и весьма значительной, сетью городских поселений (142 — на I.01.1992 г.). Во-вторых, область входит в Нечерноземную зо-

ну России с таким же спектром социально-экономических проблем села. В-третьих, формирование и развитие межселенных связей на Среднем Урале происходит в условиях недостаточного (в сравнении с большинством районов Европейской России) развития транспортной сети, невысокого ее качества. В-четвертых, по уровню исследованных проблем развития транспортных систем и межселенных связей Урал существенно отстает от ряда крупных экономических районов России. Транспортно-расселенческие проблемы относятся к числу наиболее исследованных из общего круга проблем социально-экономического развития Среднего Урала.

Исходя из вышесказанного, определен объект исследования: территориальная организация расселения и пассажирского транспорта региона в новых условиях хозяйствования.

Предмет исследования: свойства, структура, факторы, взаимосвязи и тенденции формирования и развития межселенных связей на территории всей системы расселения Свердловской области, а также подсистем низового (локального) уровня.

Цель работы: уточнение теоретических положений и разработка методических приемов, направленных на разрешение проблем взаимодействия расселения и массового пассажирского транспорта и формулировка рекомендаций по совершенствованию расселения и межселенного транспорта на территории Свердловской области.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость решения следующих задач:

- вскрыть объективные предпосылки усиления взаимосвязей в системе "транспорт - расселение";
- углубить ситуационный анализ межселенных связей под углом зрения теоретических разработок с использованием различных методов и приемов;
- определить основные факторы, влияющие на характер и тенденции развития транспортных сетей, показать позитивные и негативные особенности взаимодействия расселения и транспорта на территории Среднего Урала;
- выявить степень соответствия современного административно-территориального устройства фактическому развитию систем расселения соответствующего уровня с точки зрения межселенных связей и возможностей их осуществления;
- выработать гипотезу дальнейшего развития межселенных связей на территории области.

Исследование базируется на теоретических положениях, научных принципах и концептуальном аппарате, разработанных специалистами в области экономики районов, экономической географии, экономики транспорта. Для доказательства отдельных выдвигаемых положений использовались достижения смежных наук, в частности, демографии и картографии.

Эмпирические разработки базировались на материалах переписей и текущего учета населения, данных транспортной статистики, материалов транспортных организаций (Свердловскавтотранс, Свердловскавтодор, Свердловская железная дорога, Гипротрансэи МПС России), Института экономики УрО РАН, а также выборочных исследований, проведенных автором.

В процессе исследования применялись системно-структурный анализ, экономико-статистические методы, в т.ч.: группировок балансовый, корреляционный и другие.

Особенность подхода к выполненной работе состоит в комплексном рассмотрении проблем, в дифференциации территорий по параметрам социально-экономического развития, в учете выявленной специфики при анализе состояния межселенных связей в условиях переходного периода.

Научная новизна работы состоит в следующем:

- детализированы методологические основы взаимодействия транспорта и расселения в староосвоенных регионах на этапе перехода к рыночной экономике;
- усовершенствованы методы исследования межселенных связей и их материального обеспечения; в частности, модифицирована методика расчета коэффициента обеспеченности территории транспортной сетью, предложенного Г.А.Гольцем, разработаны два новых показателя оценки условий формирования и осуществления межселенных связей;
- впервые дана комплексная оценка состояния межселенных связей и условий их осуществления на территории Свердловской области;
- разработаны принципы и предложения по территориальной организации расселения и транспорта на Среднем Урале на перспективу.

Практическая значимость и реализация результатов работы.

Применение разработанных в диссертации рекомендаций позволит учесть особенности развития расселения, его трансформацию в новых условиях хозяйствования посредством одного из наиболее эф-

фактивных регуляторов – транспортного фактора. Основные выводы могут использоваться местными органами управления и самоуправ-ления при формировании региональной политики (транспортно-рас-селенческие аспекты), при создании программ транспортного строи-тельства, реорганизации административно-территориального деле-ния низового уровня, а также проектными организациями при сос-тавлении проектов районной планировки.

Результаты исследования были использованы в разделе I "Прог-нозирование социально-демографического потенциала Уральского ре-гиона" "Основных направлений оптимизации ^{производительных} производительных сил Уральского экономического района на период до 2005 г.", с 9-61, выполненных по заказу ЦЭИИ при Госплане РСФСР, № гос. рег. 01260075320; в разделе "Анализ основных пропорций в народнохо-зяйственном комплексе Урала" научно-исследовательской программы УрО АН СССР "Комплексное использование природных ресурсов и раз-витие производительных сил Урала", № гос. рег. 01.890077302; в республиканской программе "Народы России: возрождение и раз-витие", тема: "Возрождение демографической и экономической ак-тивности населения в депрессивных районах России. Восстановл-ние сельских популяций и территориальных общностей", № гос. рег. 01910057118; а также в работе "Совершенствование админист-ративно-территориального устройства Свердловской области с уче-том земельной реформы", выполненной в 1992 г. по заказу Сверд-ловского областного Совета народных депутатов.

Материалы диссертации на протяжении пяти лет используются при преподавании курса "Размещение производительных сил и эконо-мика районов" в Свердловском институте народного хозяйства.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертации доложены на 13-ти региональных, российских, Всесо-юзных конференциях в Москве, Ленинграде-Санкт-Петербурге, Уфе, Березниках, Свердловске-Екатеринбурге и других городах, в т.ч. на VI Всесоюзном совещании по проблемам теории и практики взаимодействия экологии, народонаселения и расселения (Гроз-ный, 1989), на региональной научно-практической конференции "Основные направления социального и экономического развития Башкирии в 13 пятилетке и до 2005 года" (Уфа, 1989), на научно-практической конференции "Комплексное социально-экономическое развитие территории и рыночные товарно-денежные отношения" (Пермь, 1991), Международной конференции молодых экономистов

"Развитие народного хозяйства в условиях рыночных отношений" (Свердловск, 1991) и др.

Публикации. Результаты работы опубликованы в двадцати работах общим объемом 5,4 п.л., а также налгл: отражение в двух учебно-методических пособиях для студентов объемом 4,6 п.л.

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, приложений. Содержание работы изложено на 166 страницах машинописного текста, включает 11 рисунков и 27 таблиц. Список литературы содержит 159 наименований.

Во введении обоснована актуальность темы диссертации, определены цель и задачи, теоретическая и методологическая база, отмечается научная новизна и практическая ценность, формы апробации и реализация результатов исследования.

В первой главе "Теоретические и методологические аспекты формирования и развития межселенных связей" показаны основные черты и тенденции развития расселения староосвоенных регионов. Раскрыты особенности взаимодействия расселения и межселенного транспорта, результатом которого являются межселенные связи. Дан анализ методов и методических приемов оценки процессов взаимодействия. Предложены новые и модифицированные методы оценки условий формирования межселенных связей.

Во второй главе "Анализ современного состояния и тенденции взаимодействия расселения и транспорта в Свердловской области" раскрыты особенности и тенденции эволюции экзистенциальной структуры Среднего Урала как старопромышленного региона, дан анализ состояния, факторов проблем и тенденций развития межселенного транспорта исследуемого региона. Раскрыты пространственно-временные закономерности взаимодействия систем расселения и транспорта, показаны внутрорегиональные (внутриобластные) особенности взаимодействия.

В третьей главе "Основные гипотезы и предложения по перспективному развитию межселенных связей на Среднем Урале" изложены возможные направления развития межселенных связей в новых условиях хозяйствования и предложены практические рекомендации по улучшению материальной основы развития межселенных связей, реорганизации административно-территориального деления области, направленные на совершенствование межселенных связей.

В заключении обобщены теоретические выводы и практические

результаты проведенного исследования.

II. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ И ИХ КРАТКОЕ ОБЪЯСНЕНИЕ

МЕЖСЕЛЕННЫЕ СВЯЗИ (МС) являются результатом сложных, разнонаправленных процессов взаимодействия дискретных в пространстве территориальных форм расселения населения - городских и сельских поселений различных иерархических уровней, плотности, функциональных типов.

На развитие МС оказывают влияние разнообразные факторы и условия: экономические, социально-демографические, этно-культурные, технико-экономические и природные. К числу важнейших факторов и условий долговременного действия относятся: прогнозы перспективного развития страны и отдельных ее регионов, научно-технический прогресс средств транспорта и связи, транспортно-географическое положение объектов, состояние и прогноз материальных, финансовых и других возможностей общества и отдельных его членов и др.

Составной частью материальной базы осуществления МС являются межселенный транспорт, транспортные сети. Тем самым, процессы формирования и развития МС необходимо рассматривать в тесной увязке с развитием транспортных систем.

В силу своего генезиса, форм и способов осуществления, МС чрезвычайно многообразны и подразделяются на экономические, производственно-технологические, социально-демографические и т.д. Столь широкий спектр взаимодействия предопределил потребность ограничения исследуемых процессов межселенными пассажирскими перевозками, осуществляемыми массовым (маршрутным) пассажирским транспортом (МПТ).

Состояние и перспективы дальнейшего развития систем расселения непосредственным образом связаны с проводимыми в стране политическими и социально-экономическими преобразованиями. Территориальные структуры, сформировавшиеся в условиях развития социализма и командно-административной системы, трансформируются под воздействием новых факторов развития: структурной перестройки экономики, территориальной децентрации населения и производства, становления рыночных структур во всех сферах жизни общества. В то же время очевидно, что процесс этот будет доста-

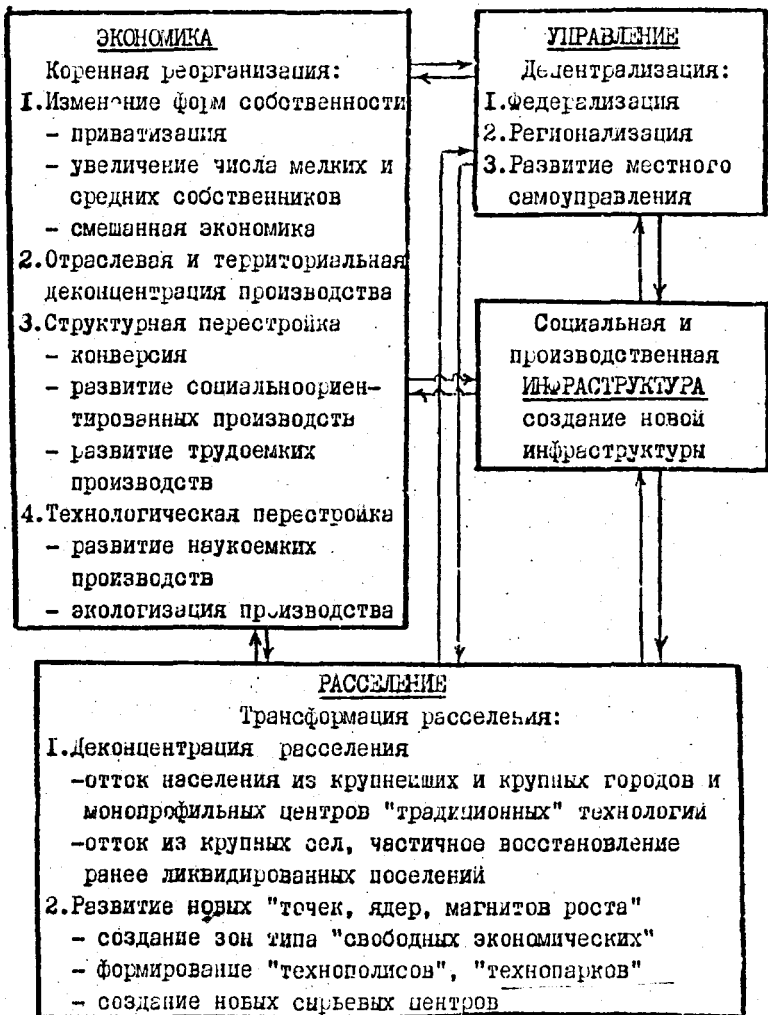


Рис. 1. ВЗАИМОСВЯЗЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ЭКЗИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА РАЗВИТИЯ РОССИИ

точно длительным, неоднородным как во времени, так и в пространстве. Схематично взаимосвязь социально-экономических процессов в условиях переходного периода, в понимании автора диссертации, показана на рис. 1.

Коренные экономические преобразования не могут не привести к существенным изменениям и в расселении. Наиболее значительными из этих изменений следует считать деконцентрацию населения, как городского, так и сельского, формирование и развитие новых "точек (полосов) роста".

Проблема "транспорт - расселение" (Т-Р) понимается нами как некая динамическая система, структурные компоненты которой находятся в отношениях тесной взаимосвязи и взаимозависимости. В староосвоенных районах со сложившейся территориальной структурой хозяйства и расселения наблюдается взаимовлияние, обеспечивающее более или менее сбалансированное состояние, резкое изменение которого невозможно ввиду противодействия составляющих систему компонентов.

Схема взаимодействия в системе Т-Р, в понимании автора (рис. 2), отражает сложнейшие социально-экономические процессы, изначальным катализатором которых выступают потребности людей, находящихся в сложнейших экономических, социальных, правовых взаимоотношениях между собой, что в совокупности формирует общественные потребности - компромиссную сумму потребностей всех членов общества.

Подходы к разработке проблемы Т-Р стали определяться по мере роста практических задач развития систем расселения, межселенного транспорта. Усиливающаяся роль городских агломераций, как наиболее сложных форм территориальных систем расселения, предопределил их выбор в качестве полигона, на котором разрабатывалась и апробировалась методика исследований, в том числе транспортно-расселенческих процессов. В то же время, периферийные ареалы, имеющие свою, особую логику развития, как правило, оставались вне поля зрения исследователей.

И все же было бы нелогичным не использовать накопленный багаж методов и приемов, выработанных при изучении агломераций, применение которых, с известными коррективами и дополнениями, дает возможность реально оценить процессы, происходящие на экономически и социально разнородных территориях.

С целью совершенствования методики оценки факторов и условий осуществления МС нами предложен показатель балльной оценки

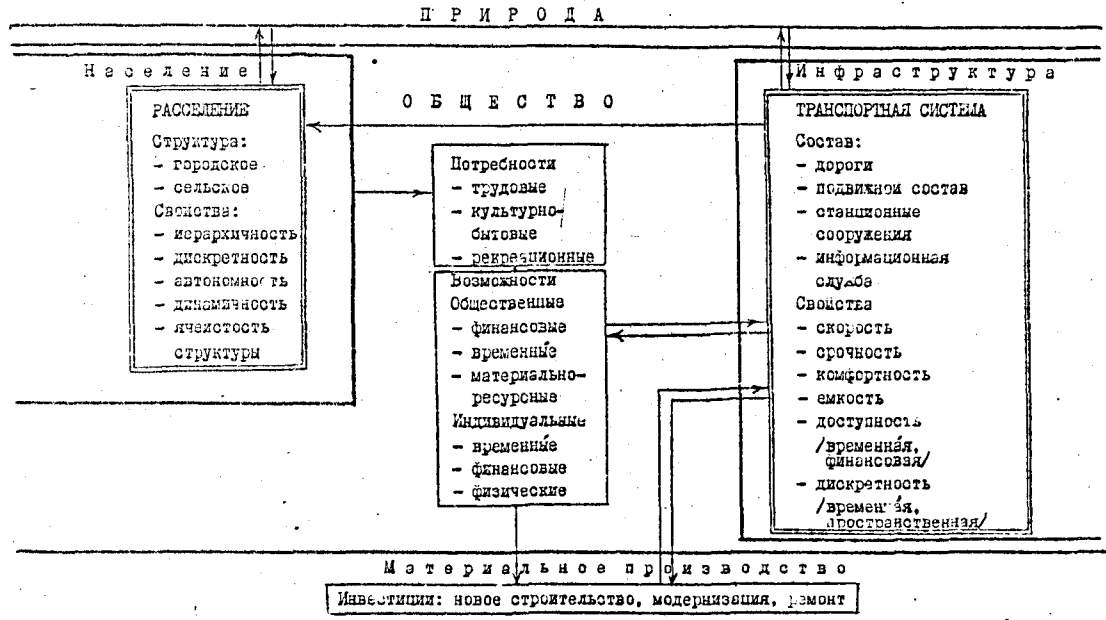


Рис. 2. ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СИСТЕМЕ "ТРАНСПОРТ - РАССЕЛЕНИЕ"

транспортно-географического положения населенных пунктов - центров, фокусов транспортного тяготения, коэффициент внутренней транспортной связанности территории, рассчитываемый нами как удельный вес дисперсно расселенного сельского населения территории, обслуживаемого межселенным МПТ. Кроме того, были внесены дополнения в показатель транспортной обеспеченности территории, предложенный Г.А.Гольцем (1981 г.), суть которых - в учете провозной и пропускной способности сети:

$$K_{р/прив./} = \frac{L /прив./}{\sqrt{S \cdot N}}, \quad \text{где}$$

$L /прив./$ - приведенная протяженность дорог, км,
 S - площадь освоенной территории, тыс. кв. км,
 N - количество населенных пунктов.

$$L /прив./ = L \text{ ж.д.} + L \text{ у.п.} + L \text{ т.п.}/2 + L \text{ г.п.}/4, \quad \text{где}$$

$L \text{ ж.д.}$ - протяженность железных дорог,

$L \text{ у.п.}$ - протяженность автодорог с усовершенствованным покрытием,

$L \text{ т.п.}$ - протяженность автодорог с гравийно-щебеночным покрытием,

$L \text{ г.п.}$ - протяженность автодорог с грунтовым покрытием.

Выполненный нами анализ состояния противоречивых процессов в системе Т-Р на территории СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ позволил выявить следующие тенденции и особенности.

В экистической структуре.

1. Наблюдается усиление неравномерности размещения населения и населенных пунктов. Средние значения плотности населения колеблются от 170 чел. на кв. км в Екатеринбургской городской агломерации (ЕГА) до 5-6 чел. на 10 кв. км - на северо-востоке области. Происходит "стагивание" населения к центру и югу области.

2. Экистическая структура городского населения отличалась в последние 30-40 лет относительной стабильностью, однако с начала 1990-х годов стала проявляться тенденция деконцентрации крупного городского населения, вызванная происходящими в стране социально-экономическими преобразованиями.

3. Произошла резкая трансформация сельской местности, что

проявилось в резком (на одну треть за последние 20 лет) сокращении количества сельских поселений.

4. Сказывается влияние территориальной близости районных центров на динамику и структуру сельского населения. Выявлено, что в зоне 30-ти километровой транспортной доступности (1 час на МП) центров административных районов проживает 64,6% сельского населения. В то же время, в районах, составляющих ЕГА, средние значения этого показателя составили 85%, а на лесопромышленных территориях - 40%. Кроме того, территориальная близость райцентров явилась сдерживающим фактором сокращения численности сельского населения: внутри 30-ти километровой зоны от райцентров сокращение составило 5,2%, в то время как за пределами данной зоны - на 13,4% за 1979-1989 гг. Этот же фактор предопределил различия в средней плотности с.н.п.: соответственно 394 и 275 жителей.

5. Особенности развития и размещения хозяйства, его территориальная специализация способствовали активному формированию групповых форм расселения в Горнозаводской полосе (ГЗП), относительно равномерному, дисперсному характеру размещения поселений на территориях с агропромышленной специализацией, мелкоселенному, с отдельными крупными поселениями, - на лесопромышленных территориях. Эти различия обусловили и значительное разнообразие в процессах системообразования: формирования крупных городских агломераций в ГЗП, "районных" систем в агропромышленных зонах Предуралья и Зауралья, слабо выраженных систем расселения на севере и северо-востоке. Продолжается формирование и развитие локальных систем расселения (ЛСР), различающихся между собой по занимаемой площади, экономическому и социально-демографическому потенциалу, факторам и условиям формирования МС.

В транспортной системе

1. Выявлена чрезвычайная неравномерность обеспеченности территории административных районов сетью дорог. Рассчитанный нами показатель обеспеченности территории транспортной сетью (приведенный коэффициент Гольца - K_r /прив./) варьирует от 57,7 для Екатеринбургского горсовета до 1,6 - для Гаринского района при среднем для области значении 16,2.

По мере снижения значений показателя резко (в 10 раз) возрастает средняя площадь районов, в таком же соотношении снижает-

ся средняя людность районных центров, а средняя удаленность центров от Екатеринбурга возрастает в 3 раза, что является отражением политики преимущественного развития крупных промышленных центров по отношению к периферийным территориям.

2. Определен высокий уровень корреляции показателей транспортной обеспеченности территории. Так, рассчитанный для 46-ти административных районов коэффициент ранговой корреляции (по Спирмену) между K_r /прив./ и транспортной проницаемостью территории составил +0,75, а между K_r /прив./ и внутренней связанностью территории - +0,69. Соотношение основных показателей для социально-экономических зон Среднего Урала показано в т.бл. I.

Таблица I
Основные характеристики транспортной обеспеченности социально-экономических зон Свердловской области¹

Социально-экономические зоны	K_r /прив./	Транспортная проницаемость	Внутренняя связанность	Балльная оценка ТПП центров тяготения МС
Екатеринбургская ГА	35,7	26,4-открытая	97,5-интегрированная	24,4
Нижнетагильская ЛСР	22,5	41,9-полузакрытая	91,4-хорошая	19,5
Индустриально-аграрное Зауралье	24,7	22,8-открытая	96,8-интегрированная	21,8
Агропромышленное Предуралье	12,6	46,7-полузакрытая	91,4-хорошая	18,8
Агропромышленное Зауралье	16,3	45,6-полузакрытая	93,5-хорошая	20,6
Алапаевская	11,9	40,0-полузакрытая	84,7-удовлетворительная	12,0
Горнопромышленный Север	16,8	65,1-полузакрытая	80,0-удовлетворительная	11,6
Лесопромышленное Предуралье	25,0	50,5-полузакрытая	92,4-хорошая	16,3
Лесопромышлен. Север и Северо-Восток	9,3	118,9-закрытая	73,1-слабая	8,4
ПО ОБЛАСТИ	16,2	52,4	91,0	18,5

¹ - средние значения для районов, входящих в зону

3. Выявлено, что автомобилизация населения в области имеет те же закономерности, что и в России в целом: относительно высокий уровень (до 55-70 авт. на 1000 жит.) - в сельскохозяйственных районах, низкий (25-40) - в лесопромышленных и сред-

ний (40-50) - в индустриальных. Однако указанные значения уровня автомобилизации говорят о пока еще слабых возможностях влияния индивидуального автотранспорта на формирование МС.

В процессах взаимодействия транспорта и расселения.

1. Выявлена неоднородность процесса формирования МС и территориальной транспортной подвижности населения (ТТП), определяемой нами как количество поездок, совершаемых одним жителем на межселенном МПТ в течение года, являющаяся следствием неоднозначного воздействия указанных выше факторов и условий развития МС.

2. Прослеживается стадийность, ступенчатость формирования и развития МС и ТТП. К началу 1970-х годов развитую транспортную и маршрутную сеть имела ГЗП, где и были достигнуты максимальные значения объемов пассажироперевозок. В последующие годы рост объемов МС и ТТП населения в этой зоне резко замедлился, а в некоторых административных районах даже уменьшился. В то же время на агропромышленных территориях, особенно в Зауралье, по мере быстрого роста протяженности дорог с усовершенствованным покрытием, наблюдалось увеличение объемов перевозок и значений ТТП.

В то же время менялась и целевая структура МС. Стабилизация связей в ГЗП дала нам основание говорить о прекращении роста маятниковых трудовых передвижений, а анализ пассажироперевозок по ЕГА указал на ускоренное развитие рекреационных связей. В силу особенностей размещения населения, хозяйственной специализации, градособразующей базы центров транспортного тяготения в периферийных зонах области ускоренными темпами росли культурно-бытовые связи, а трудовые - ограничивались ближней (до 10-15 км) зоной вокруг малых городов.

В настоящее время отмечается существенное изменение картины МС и ТТП населения. Социально-экономические преобразования в России имеют следствием ломку традиционных связей, формирование которых проходило в условиях социалистической командно-административной экономики. Нам представляется, что переход к рыночному типу хозяйствования вызовет не только эволютические изменения, о которых говорилось выше, но и изменение территориальной и целевой структуры связей. Прежде всего это коснется трудовых передвижений.

Гипотеза перспективного развития межселенных связей.

Перспективы развития МС находятся в тесной взаимозависимости от решения проблем взаимодействия в системе Т-Р. На этот

Процесс будут оказывать не только "традиционные", долговременные факторы и условия, но и новые, вызванные спецификой переходного периода. По нашему мнению, к таковым относятся: а) децентрация городского и сельского населения, б) временное падение жизненного уровня населения, формирование новых пространственных различий в уровне жизни, в) ухудшение состояния демографической обстановки с долговременными негативными последствиями, г) настоятельная необходимость в кардинальной реконструкции транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями рыночной экономики, д) существенная трансформация маршрутной сети, особенно в сельской местности, е) изменение структуры потребностей населения, ж) динамика приватизации и развития социальной инфраструктуры, з) финансовые и материальные возможности местных органов управления, и) формирование действенной региональной политики и ее результаты (или отсутствие того и другого), к) институциональная база переходного периода.

Поиск решения целесообразно вести, по нашему мнению, в трех основных направлениях: 1) развитие сети дорог, 2) развитие маршрутных сетей, 3) совершенствование административно-территориального деления (АТД) области.

В области дорожного строительства. Развитие рыночных отношений невозможно без развитой инфраструктуры, в том числе транспортной. Однако было бы неверным полагать, что ее развитие охватит все ареалы в равной степени. Это дает нам основания полагать, что стадийность развития сети сохранится и в будущем. Наиболее предпосылки к рыночному развитию (несмотря на длинный шлейф проблем) имеет ГЭП. Именно здесь желательнее развитие наиболее современных видов транспортной инфраструктуры, в т.ч. и тех, что обеспечат развитие МС. К таковым относятся скоростные железные дороги и автомагистрали. Нами предложен один из возможных вариантов строительства скоростной железной дороги Екатеринбург - Краснотурьинск (390 км), осуществление которого может существенно (в 2 и более раз) сократить время поездки из областного центра на север области. Выполненные расчеты (по немецкой методике) показывают, что возможно увеличение объемов перевозок в этом направлении не менее, чем в 2 раза.

Кроме того, желательнее строительство новых автомагистралей из Екатеринбурга на Тюмень, Алапаевск, Каменск-Уральский и др. Возможности железнодорожного транспорта в перевозках пас-

сежирсв были бы заметно увеличены, с активизацией пригородных сообщений из Екатеринбурга, в том числе с созданием новых — на Сысерть, Верхнюю Пышму и Среднеуральск.

Сетевое развитие агропромышленных районов следует направить на создание инфраструктуры АПК и обеспечение материальной базы осуществления МС между районами производства сельхозпродукции и центрами перерабатывающей промышленности. Лесопромышленные территории области будут решать задачу формирования сети автодорог, обеспеченность которыми здесь существенно ниже среднеобластных значений.

По нашим подсчетам, на территории области необходимо модернизировать до 3200 км существующих автодорог, в т.ч. около 670 км — не имеющих твердого покрытия. К приоритетным следует отнести дороги государственного и областного значения, подходы к городам, поселкам и с.п.п. с длиной не менее 500 мит.

В области развития маршрутных сетей. Необходимо решить вопрос о дотировании МПТ, особенно на направлениях, сохранение маршрутов на которых имеет большую социальную и экономическую значимость. Для оперативного отслеживания изменений в территориальной и временной структуре пассажироперевозок предлагается создать службу мониторинга "Пассажир". С целью расширения парка подвижного состава изучить вопрос о создании новых мощностей по производству транспортных средств на территории Уральско-го экономического района (Ижм.Тагил, Усть-Катав, Ирбит и др.), в первую очередь в рамках конверсии оборонных производств.

В области совершенствования административно-территориального деления Среднего Урала

Приведение в соответствие АТД реально существующим и развивающимся системам расселения является важным условием совершенствования МС.

На территории Среднего Урала формируются системы всех уровней. Выше нами указано на формирование в области до 20-ти ЛСР межрайонного и районного уровней (табл. 2). В диссертации предлагается вариант реорганизации АТД с учетом транспортного фактора. Выполненная, благодаря совокупности приемов, карты транспорта и расселения Свердловской области (масштаба 1:500000), позволила четко или менее явно выявить зоны тяготения городов и иных важнейших поселений, что дало основание говорить о возможности реорганизации АТД.

На низовом уровне АТД (городские, сельские, поселковые Со-

Таблица 2

Основные характеристики вновь выделенных локальных систем расселения Свердловской области - новых единиц административно-территориального деления

Системы расселения	Площадь, тыс. кв. км	Население на 12.01. 1989г.	Удельный вес гор.нас. %	Коефф. обесп. трансп. сеть, 1991г.	Кол-во легков. автом. на 1000 жит., 1989г.
Горнозаводская полоса					
Екатеринбургская	13,6	2178,3	95,3	35,2	47,2
Нижнетагильская	14,4	682,8	94,4	18,1	40,2
Качканарская	2,6	87,0	96,0	24,5	47,3
Невьянская	2,4	98,8	86,3	40,4	39,6
Агропромышленное Предуралье					
Красноуфимская	8,3	145,6	52,9	14,5	63,7
Лесопромышленное Предуралье					
Шалинская	4,85	31,4	51,6	23,5	36,7
Нижнесергинская	5,0	72,3	78,1	26,3	59,0
Аграрно-индустриальное Зауралье					
Артемовская	4,0	130,0	83,0	22,4	48,5
Богдановичская	3,2	105,2	70,6	30,6	56,3
Каменск-Уральская	2,3	241,9	85,9	21,0	68,8
Агропромышленное Зауралье					
Камышловская	11,9	176,3	55,2	18,7	54,0
Ирбитская	9,8	127,4	50,7	13,5	55,0
Горнопромышленный Север					
Серово-Североуральская	17,3	306,1	93,0	16,2	38,9
Лесопромышленный Север и Северо-Восток					
Тавда-Туринская	25,4	105,0	65,6	11,0	39,4
Ивдельская	25,7	39,8	70,6	8,8	24,4
Сосьвинская	22,2	33,3	66,4	4,2	27,7
Новолялинская	10,15	48,4	84,7	12,8	32,3
Алапаевская (ЛСР переходного типа)	11,1	108,1	67,3	11,8	40,6
ОБЛАСТЬ	194,3	4716,8	87,1	16,1	47,2

веты) целесообразно сокращение их числа с 538 до 322 (без учета Гаринского и Таборинского районов, транспортноориентированное деление которых невозможно ввиду слабейшего развития сети, а также большей - восточной - части Тугулымского района, испытывающей сильное тяготение к Тюмени), что увеличит средний размер единиц АТД в 1,7 раза.

Важнейшим (исходным) критерием выделения новых единиц АТД служила удаленность поселений, максимальное значение которой не должно превышать 2-х часовой транспортной доступности для единиц районного уровня и 2-х часовой пешей доступности - для поселковых и сельских Советов.

Предложенные нами варианты реорганизации АТД рассчитаны на глубокую реформу управления, при которой максимально возможные полномочия получают органы местного самоуправления.

Таким образом, изложенные основные подходы к решению проблем взаимодействия в системе Т-Р, позволили рассмотреть основные факторы и условия формирования межселенных связей, специфику их проявления на территории Свердловской области и сделать конкретные предложения по регулированию перспективного развития МС в условиях формирования в нашей стране нового качества производственных отношений.

Основные положения диссертации опубликованы в 20-ти работах, среди которых:

1. Особенности обеспечения межселенных связей Березниковско-Соликамской системы расселения// Размещение производительных сил Урала: сборн. научн. тр. - Свердловск, 1985. - 0,5 п.л.

2. Факторы формирования пассажиропотоков в Свердловской городской агломерации// Размещение производительных сил Урала: сборн. научн. тр. - Свердловск, 1987. - 0,5 п.л.

3. Формирование транспортной подвижности населения в условиях Уральского Севера// Интенсификация производства и социально-экономическое развитие Верхнекамского региона: тез. докл. научн.-практич. конф. - Березники, 1988. - 0,2 п.л.

4. Влияние транспорта на рекреационную освоенность территории// Экология - народонаселение - расселение: тез. и политика: тез. докл. VI Всесоюзн. совещ. по проблемам теории и практики взаимодейств. экологии, народонаселения и расселения. - Л., 1989. - 0,1 п.л.

5. Совершенствование внутриобластных пассажироперевозок в условиях хозрасчета// Экономическая реформа и управление НТП: тез. научн. конф. - Свердловск, 1989. - 0,1 п.л.

6. Факторы формирования пассажирских перевозок в системе расселения Башкирской АССР // Проблемы социального, демографического развития и использования трудовых ресурсов Башкирской АССР: тез. научно-практ. конф. - Уфа, 1989. - 0,2 п.л.

7. О тенденциях территориальной транспортной подвижности населения // Ускорение социально-экономического развития Урала: тез. научно-практ. конф. Секция 4. - Свердловск, 1989. - Ч. I. - 0,2 п.л.

8. Динамические процессы в транспортной подвижности населения Свердловской области за 1970-1988 гг. // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов: тез. научно-практ. конф. - Свердловск, 1990. - 0,1 п.л. (в соавт.).

9. Новые экономические условия и размещение населения и трудовых ресурсов Урала // Развитие народного хозяйства в условиях рыночных отношений: тез. Междунар. конф. молод. ученых и спец. - Свердловск, 1991. - 0,1 п.л.

10. Изменения в расселенческой структуре Урала / Из УрО АН СССР. - Свердловск, 1991. - 2,0 п.л. (в соавт.). Препринт.

11. Об особенностях территориальной транспортной подвижности населения низовых административных районов Свердловской области // Размещение производительных сил Урала: сборн. научн. трудов. - Свердловск, 1991. - 0,4 п.л.

