

УДК 911.372.32

ЛОКАЛЬНАЯ СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ КАК ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ПОСЕЛЕНЧЕСКО-ВОСПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КЛАСТЕР

Кузнецов М.М.

*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: kuznesovmikle@mail.ru*

В статье рассматриваются локальные системы расселения с позиции кластерных образований. Обосновываются транспортно-географические аспекты определения границ территориальных поселенческо-воспроизводственных кластеров

Ключевые слова: ТПВК, кластер, система расселения, транспортная доступность, население, лидирующий город.

Развитие систем расселения территории любого ранга сопряжено с городами, являющимися ее экономическим каркасом, сосредоточением культуры и комфортной среды жизни людей.

Города являются узлами дорог, и перемещения людей в пространстве непременно предполагает посещение городов, да и многие жизненно важные услуги можно получить только в городе. В этой связи возникает необходимость исследования территориальной ориентации города с точки зрения пространства, его питающего и обслуживаемого городом. Формирование в локальной системе расселения устойчивых транспортно-экономических и культурно-бытовых, административных и управленческих связей между крупным городом и населенными пунктами питающей и обслуживающей им территории образует локальный поселенческо-воспроизводственный комплекс.

Цель работы – раскрыть содержательную сторону необходимости рассмотрения локальных систем расселения как кластерного образования. В работе ставились следующие основные задачи:

1. Создать геоинформационную базу данных в ArcMap 8.3;
2. Рассмотреть структуру формирования территориальных поселенческо-воспроизводственных кластеров (ТПВК);
3. Выделить ТПВК в Автономной Республике Крым.

Наличие головного населенного пункта и подчиненных ему различных типов поселений, составляющих своеобразную «сырьевую зону» сопряженного взаимодействия в процессе воспроизводства людей и среды обитания, образует устойчивую кластерную структуру.

ТПВК представляет собой сочетание городских и сельских населенных пунктов вокруг одного лидирующего города - локализационного ядра кластера. Населенные пункты, обслуживающие и обслуживаемые лидирующим городом, предоставляют ему необходимые товары и продукты, в результате этого создается благоприятная поселенческая среда вокруг лидирующего города, выражающаяся в оптимальных

социально-экономических и психолого-экологических воспроизводственных условиях проживания.

Главная целевая функция ТПВК состоит в повышении качества и уровня жизни населения за счет реального улучшения социальных, экономических и экологических условий и создания психологического комфорта воспроизводства населения, например доступности качественного образования, мест приложения труда в виде престижной работы и окружающей среды, позволяющей быть здоровым.

Структурно ТПВК формируется из трех автономных компонентов-кластеров: а) социального, б) экономического, в) экологического, изучение которых дает возможность более полно характеризовать поселенческо-территориальное образование с позиций всех составляющих его компонентов, тем самым обеспечивает устойчивое развитие региона и позволят более эффективно управлять его территориальным развитием в любом заданном направлении.

Так, если применить кластерный подход в изучении экономического компонента, можно определить слабые места в развитии поселенческо-воспроизводственного комплекса. Например, в городе сложился фешенебельный курорт, очень древний, ему больше ста пятидесяти лет. В этом городе сочетаются достопримечательности, интересные для туристов, и комфортная природная обстановка. Корневой бизнес есть, но туризм развивается недостаточно эффективно.

Одной из главных причин неприоритетности туристского бизнеса является то, что этот кластер является неполным, и многие элементы в нем отсутствуют. Такая кластерная конъюнктура мешает привлекать мощные потоки туристов. Даже если человек приезжает в курорт лечиться, то, в силу отсутствия полного набора кластерных элементов, он оставляет в городе небольшую сумму денег и никакое повышение цен на товары и услуги не способно выправить положение. Дороговизна только усугубляет депрессию туристской отрасли, отпугивая массового туриста.

Соответственно, город недополучает ту долю стоимости, которую мог бы получать от рекреационной отрасли. Однако, при условии развития всего кластера в целом, тем самым, развивается и курорт, и корневой бизнес, но отмеченное сопряженное развитие все равно должно происходить с учетом социального и экологического кластера, обеспечивающих устойчивое развитие данной территории [2].

ТПВК формируется вокруг лидирующего города, чаще всего это имиджевый город с населением более 250 тыс. чел. По современной классификации ядром кластера является крупный город, привлекающий или притягивающий к себе население и населенные пункты прилегающих территорий, формируя на близлежащем окружении качественно новые населенные пункты (пгт, малые и большие города), что впоследствии приведет к качественному переходу самого кластерного ядра на уровень ранга крупнейшего города и т.д.

Иногда имиджевым населенным пунктом выступает не кластерное ядро, а населенный пункт с более привлекательными характеристиками, который отвлекает часть населения от воздействия главного или лидирующего города, что особенно характерно для рекреационных поселенческо-воспроизводственных кластеров, носящих признаки сезонности.

Организационно-поселенческий кластер состоит из городских и сельских кластеров. Городские кластеры стремятся к постоянному обогащению своей

функциональной структуры и характеризуются возможностью притягивать к себе населенные пункты более низкого ранга, в том числе и сельские кластеры, а также способностью формировать более сложные поселенческо-территориальные образования (объединения поселенческих кластеров), выступающие законченными и совершенными ТПВК более высокого ранга, охватывающие целый регион или несколько регионов.

В некоторых случаях лидирующим городом выступает город низшего ранга (пгт, малый город или большой город) – этот ТПВК характеризуется меньшей зоной тяготения населения (населенных пунктов) к кластерному ядру и менее разнообразным набором предоставляемых услуг. Эти имиджевые города низшего ранга (пгт, малый город или большой город) являются в основном монофункциональными центрами, которые экономически неустойчивы, менее эффективны и социально ущербны, выступая в роли узкоспециализированных кластерных ядер, к ним относятся морские и речные порты, железнодорожные узлы и т.п.

Порой в состав ТПВК, входят сельские населенные пункты и поселки городского типа, а также малые и большие города, находящиеся в непосредственной зоне влияния имиджевого города, притягивающего их к себе за счет более высокого ранга, и соответственно более полным и разнообразным набором услуг, тем самым дающего возможность удовлетворять потребности жителей других населенных пунктов.

В Крыму выделяются следующие ТПВК: Симферопольский, Феодосийский, Керченский, Ялтинский, Симферопольский, Джанкойский, Евпаторийский, Красноперекопский (Рис. 1.)

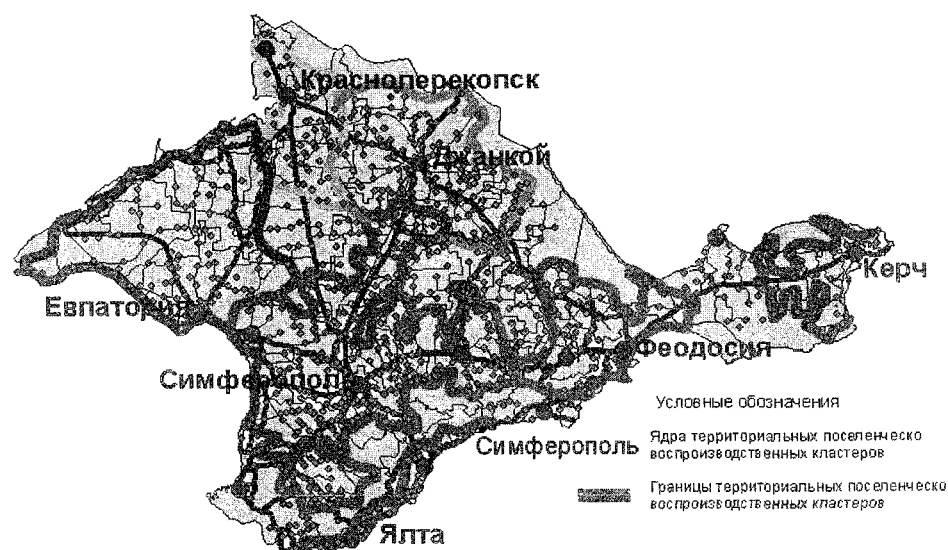


Рис. 1. Современные ТПВК Автономной Республики Крым

Главную связующую роль в ТПВК играют транспорт и связь; наличие всех видов транспортно-коммуникационных услуг указывает на развитость и уровень зрелости поселенческого кластера.

На микрорегиональном уровне, где встречается небольшой набор поселенческо-воспроизводственных кластеров, не везде получают развитие все виды транспорта, а на макрорегиональном поселенческо-воспроизводственном уровне структура транспортной инфраструктуры наиболее развита. Таким образом, воспроизводственно-поселенческий регион включает в себя автомобильный, железнодорожный, трубопроводный, авиационный, а также морской транспорт.

Дорожно-транспортная сеть выступает решающим условием формирования и устойчивости поселенческого кластера, от качества транспортных услуг во многом зависит возможность получения жителями близлежащих населенных пунктов разнообразных экономических и культурно-бытовых услуг, которыми располагают населенные пункты более высокого ранга.

Потребление предоставляемых услуг в том или ином поселенческом кластере зависит не только от уровня развития дорожно-транспортной сети, но и от расстояния от населенного пункта проживания жителя до имиджевого населенного пункта. Это явление, называемое транспортной доступностью, при перемещении людей в пространстве тесно связано с понятием транспортной усталости.

Транспортная усталость – это время, которое человек может потратить на преодоление расстояния от одного пункта к другому и при этом быть морально и физически способным к дальнейшей деятельности в сфере приложения труда, потребления социальных и других услуг.

Именно по величине транспортной усталости определяют и проводят границу ТПВК, проходящую от границ кластерного ядра до 1,5 часовой изохронны, что при средней скорости движения автомобиля 60 км/ч составляет 90 км, но при учетывании различных факторов (рельеф местности, покрытие дороги, вид транспорта (легковой или грузовой автомобиль, автобус, велосипед и т.д.) эта граница может существенно уменьшаться, а при сочетании нескольких транспортных путей (автомобильный и железнодорожный) – эта граница может увеличиваться.

В этом случае уже говорят о транспортной доступности, которая может выражаться в различных единицах измерения: времени, расстоянии, денежном эквиваленте, земельной ренте и т.д. Многие ученые для взвешенного анализа зон тяготения вычисляют интегральный индекс транспортной доступности.

$$ИТД = \frac{\sum l * v}{\sum l},$$

где l – расстояние населенных пунктов от ядра ТПВК; v – средняя скорость транспортного средства

Транспортная доступность указывает на возможность получить те или иные услуги в населенном пункте высшего ранга любым жителем ТПВК, при этом чтобы материальные, моральные и физические затраты были минимальны. О стремлении снижения транспортных издержек в системе кластерных отношений свидетельствует требование главного экономического закона размещения производительных сил [1].

ТПВК с точки зрения трех его составляющих - имиджевого города; населенных пунктов, обслуживающих лидирующий город и предоставляющих ему

необходимые материальные и человеческие ресурсы, продукты и т.д.; территориального сочетания поселенческих кластеров - находится на высоком качественном уровне обладания благоприятным воспроизводственным климатом для населения.

Закономерен вывод, что имиджевый (лидирующий) город находится в тесной взаимосвязи с прилегающими населенными пунктами и развитие поселенческого кластера в целом зависит от качественного состояния всех составных элементов. Чем выше уровень развития лидирующего города, тем выше этот показатель и в прилегающих населенных пунктах, тем комфортней в целом качество жизни во всем ТПВК.

Часто встречаются случаи, когда лидирующий город обладает на порядок выше качественными условиями проживания, чем прилегающая территория и тогда под давлением психологического фактора наблюдается стихийно складывающийся массовый приток населения к границе кластерного ядра и тем самым отток населения трудоспособного возраста из периферии.

Неуправляемость этого процесса неизбежно приводит к отрицательным последствиям экономического, экологического и социального характера. Соответственно устойчивость регионального развития резко падает. Очевидно, что в такой ситуации необходимо членение территории регионального ТПВК на ареалы с различными условиями обитания людей, что в дальнейшем должно более полно и тщательно учитываться при конструировании системы расселения в каждом из выделяемых ареалов.

Список литературы

1. Ищук А.А., Карпенко С.А. Роль геоинформационной инфраструктуры в Правительственной информационно-аналитической системе по чрезвычайным ситуациям (ПИАС ЧС) // Материалы 5-й международной конференции «Геоинформационные технологии в управлении территориальным развитием», - АР Крым, г. Партенит 27-31 мая 2002 года
2. Богатырев Р. Москва, Интернет и новые геоинформационные технологии // Компьютерра. - 1996. - июнь. С. 21.
3. Створення інформаційно-аналітичної підсистеми оцінки та прогнозування ризиків життєдіяльності і господарювання на територіях підвищеної природно-техногенної небезпеки (анотований звіт). – Київ: Інститут проблем національної безпеки при РНБО України, 2004. 15 с.

Кузнецов М.М. Локальна система розселення як територіальний поселенческо-відтворювальний кластер // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. – 2007. – Серія «Географія». - Т. (). - № 1. - С. 99-103.

Розглядаються локальні системи розселення з позиції кластерних утворень. Улаштовуються транспортно-географічні аспекти визначення границь територіальних поселенческо-відтворювальних кластерів

Ключові слова: ТПВК, кластер, система розселення, транспортна доступність, населення, лідируюче місто.

Kuznetsov M.M. The in-plant system of settling apart as territorial settler-reproduction cluster // Uchenye zapiski Tavricheskogo Natsionalnogo Universiteta im. V.I. Vernadskogo. – 2007. – Series «Geography». – V. (). - № 1. – С. 99-103.

The in-plant systems of settling apart are examined from position of cluster educations. The transport-geographical aspects of determination of scopes of territorial settler-reproduction clusters are grounded

Keywords: territorial settler-reproduction cluster (TSRC), cluster, system of settling apart, transport availability, population, leading city.

Поступила в редакцію 25.04.2007г.