

УДК 656.212.5

Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ЭКИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ С УЧЕТОМ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ

С первоначальными типами расселения населения Беларуси связаны и современные типы городских поселений, основанные на межпоселенных трудовых связях, формированию которых способствовали транспортные коммуникации (главные дороги и губернский тракт). Это позволило в дальнейшем по данным направлениям обеспечить строительство железных дорог, которые способствовали урбанизации прилегающих к ним территорий. Таким образом, железнодорожная магистраль как средство коммуникации активизировала деловое общение населения территорий, пролегающих к ней, оказала влияние на переустройство быта и, можно сказать, явилась двигателем социально-экономического прогресса в XX веке.

На ранних этапах формирования и развития (VIII–IX вв.) города-спутники на территории Беларуси в современных ее границах чаще всего являлись резиденциями столицы или оборонительными крепостями на подступах к ней и представляли собой укрепленные городища, где с течением времени сосредоточение ремесленной и торговой деятельности содействовало росту городского населения.

Так, в летописях IX–XI вв. представлены 10 горо-

дов, среди них Полоцк, Туров, Заславье, Брест, Витебск, Минск, Орша, Пинск и др., а в XI–XIII вв. – Гродно, Волковыск, Слуцк, Борисов, Рогачев, Гомель, Брагин, Мозырь и др., которые в данном историческом периоде могут быть рассмотрены как поселения, представляющие собой первичные формы геопространственной организации расселения, на которую оказали значительное влияние природные и природно-этно-географические особенности этнического природопользования (таблица 1).

Таблица 1 – Краткая характеристика системы расселения населения в Беларуси в XI–XVI вв.

Карта-схема размещения поселений	Экистические особенности		Среднее расстояние между городами
	Зональный тип расселения	Характер изменений	
	Крупноселенный (южная часть республики)	Пространственный (преобладание больших поселений (до 3–5 тыс. жителей), расположенных вдоль долин рек или балок)	От 30 до 50 км (в радиусе часовой транспортной доступности)
	Среднеселенный (центрально-южная часть республики)	Структурный (переход от менее сложной, однородной к более дифференцированной, усовершенствованной сети поселений)	
	Мелкоселенный (северно-центральная часть республики)	Территориальный (создание новых населенных пунктов, освоение новых территорий, концентрация населения в наиболее развитых и крупных населенных пунктах и т. п.)	

Анализ карты-схемы показал, что крупные поселения были «жестко» привязаны к таким рекам, как Днепр, Неман, Буг и др., которые являлись водным транспортным сообщением между ними и осями древнего каркаса расселения (рисунок 1).

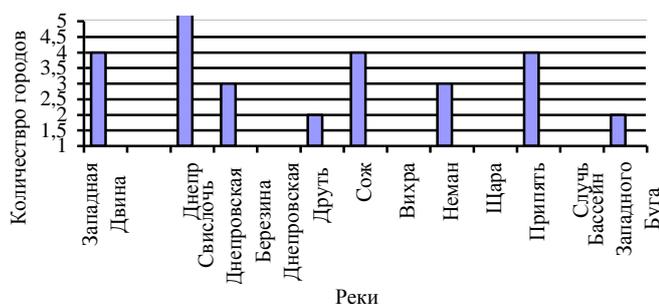


Рисунок 1 – Размещение городов относительно водоразделов рек на территории Беларуси в XI–XVI вв.

Как видно из рисунка 1, наибольшее количество городов в IX в. располагается на берегах таких рек, как Днепр, Западная Двина, Сож, Припять. В X в. количество городов на берегах Днепра увеличилось, особенно на правом его берегу, где наблюдается их наибольшее число при относительно равномерном размещении. Все города расположены недалеко от границ плотностно-территориальных образований в устьях рек, что связано с необходимостью выполнения функций административного и хозяйственного (княжеского, а не местного) центра, контролировавшего транспортные пути – водные и сухопутные [2]. По территории современной Беларуси проходили водные пути, соединившие через реки Черное и Балтийское моря, которые можно рассматривать как первые международные транспортные коридоры.

В конце XI в. развитие системы расселения постепенно отходит от привязки к водным коммуникациям и начинает ориентироваться на сухопутные пути передвижения, формируя дорожный тип

расселения, именуемый в дальнейшем трактовым [1]. В местах пересечения речных и сухопутных путей возводились замки, рядом с которыми формировались города. Система размещения замков в XIV–XVIII вв. определялась сетью местных и транзитных коммуникаций, способствовавших появлению городских поселений. При этом их внешний периметр изначально представлял собой систему оборонительных сооружений (рвов и валов с рavelинами и бастионами), которая с течением времени заполнялась и начиналась застройка внешней, незащищенной территории, что способствовало образованию новых кварталов и новому кольцу укреплений, согласно правилам фортификации своего времени. Например, в плане форму круга имели Минск, Слуцк и др.

Таким образом формировался центр города, расположенный внутри окружавших его жилых районов, который не имел возможности территориального расширения при увеличении функциональной нагрузки, пропорциональной его росту в целом, что способствовало формированию системы «центр – периферия», в которой несмотря на взаимодействие и постоянное «подтягивание» периферии, сохраняется некоторая ее отдаленность от центра, что приводит к возникновению территориального неравенства, усиливающего неравномерность экономического роста, вызывая через миграционные процессы изменения в системах расселения. Имманентная неравномерность экономического развития территорий, прилегающих к городу, привела к стратификации не только социально-экономического, но и экзистенциального пространства. В связи с этим фокус развития перемещается на окружающую город территорию, что способствовало возникновению поселений-спутников (чаще всего на основе существующих небольших населенных пунктов) различного профиля, формируя, можно сказать, прототип агломерации, где, с одной стороны, жизненно важные элементы размещаются за его пределами, а с другой – на подступах извне (рисунок 2).



Рисунок 2 – Карта-схема размещения прототипов поселений-спутников на территории Беларуси в XVI в.
○ – первые поселения-спутники

Процесс указанного взаимодействия городов и поселений-спутников обеспечивается транспортным сообщением, являющимся связующим элементом и ос-

новным коммуникативным звеном миграции населения, совершающего поездки с различными целями. При этом следует отметить, что основным принципом прокладки дорог, которыми пользовалось население при сухопутных передвижениях пешком либо гужевым транспортом, являлось кратчайшее расстояние перемещения. В XVIII–XIX вв. по территории Беларуси проходили несколько сухопутных дорог и шляхов (таблица 2).

Представленные в таблице 2 города и поселения-спутники размещены на дорогах или вблизи них. Дороги соединяли Рогачев, Чечерск и Гомель с западными и восточными землями через днепровское междуречье. Вдоль Друти проходил путь из Рогачева на северо-запад и юго-запад, к Добысне и далее к Березине. Дороги, которые в XVIII–XIX вв. проходили через Жлобин, возможно, ранее пересекали Днепр южнее, в районе Стрешина, где в Древнерусскую эпоху находилось большое городище с посадами или подходило к нему в устье Добысны.

Таблица 2 – Краткая характеристика сухопутных дорог Беларуси в XVII–XVIII вв.

Коммуникации и маршрут следования		Протяженность маршрута, км
Главные дороги	Петербургско-Киевская	1224
	Могилевско-Житомирская	572
Губернская	Чернигов – Минск	Около 400
Шляхи и грунтовые дороги	Рогачев –Толочин	194
	Рогачев – Поболово	Около 30
	Рогачев – Новое Место	132
	Жлобин – Белица	Около 260
	Белица – Лоев – Городок	Около 400
	Белица – Новое Место	55
	Новое Место – Добрянка	Около 600
Правобережный путь (правый берег Днепра)	Могилев – Быхов – Рогачев – Лоев	Около 230
Левобережный путь	Могилев – Пропойск – Чечерск – Гомель	Около 200

На основании картографического метода в исторических исследованиях М. Ф. Спиридонова, В. Е. Кудряшова и др. установлено, что древние города располагались на расстоянии одного дневного перехода по реке на веслах от 70 до 100 км либо одного дневного перехода пешком (с грузом от 30 до 50 км), т. е. радиус зоны влияния города-центра был равен расстоянию по воде либо расстоянию дневного пешего перехода [2, 3].

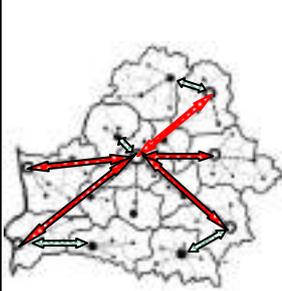
Сфера влияния наиболее крупных и значимых военно-политических и ремесленно-торговых городов-центров увеличивалась прямо пропорционально их значимости.

Таким образом, сухопутные коммуникации связывали города и населенные пункты между собой и способствовали их развитию, которое осуществлялось равномерно, без резких колебаний. Следует отметить, что с первоначальными типами расселения населения Беларуси связаны и современные типы городских поселений, основанных на межпоселенных трудовых связях, формированию которых способствовали транспортные коммуникации (главные дороги и губернский

тракт), имеющие значительную протяженность, что позволило в дальнейшем по данным направлениям обеспечить строительство железных дорог, которые способствовали урбанизации прилегающих к ним территорий.

В настоящее время в городах Республики Беларусь происходит освоение прилегающих территорий на основе структурных осей, сложившихся на главных направлениях внешних транспортных связей, которые являются частью структурного каркаса всей системы расселения. Сегодня насчитывается от 3 до 5 структурных осей, зависящих от степени развитости узла, а направление и интенсивность освоения – от уровня развития города и положения его в системе расселения, которую можно характеризовать как полицентрическую центрально-бассейновую, где сочетание экономических центров и городских агломераций сформировано бессистемно вокруг промышленных центров [4, 5]. Сравнительно ограниченное количество внешних связей обусловлено разреженной системой населенных мест, недостаточно развитой транспортной инфраструктурой в некоторых районах и тем, что пригородное население сосредоточилось вдоль главных транспортных коммуникаций, связывающих его с городом-центром (таблица 3).

Таблица 3 – Основные направления внешних транспортных связей в системе расселения в Республике Беларусь

Внешние транспортные связи	Условные обозначения
	<ul style="list-style-type: none"> ○ – г. Минск, столица Республики Беларусь; ● – региональная система расселения (областной центр); ● – центр большой системы расселения; ● – подцентр большой системы расселения; ● – малой системы расселения; ↔ (красное) – транспортные связи подцентра в большой системе расселения; ↔ (зеленое) – транспортные связи центра в малой системе расселения; --- – транспортные связи малой системы расселения

Как видно из рисунка 3, система расселения в пределах Республики Беларусь и регионов может быть рассмотрена как единое целое и объединяющая городские и сельские поселения, построенная по иерархии подчинения (столица – областные и районные центры) и состоящая соответственно из национальной, региональной и местных систем расселения (таблица 4).

Национальная система расселения включает территорию Республики Беларусь, где городом-центром является столица страны Минск, а городами национального значения определены областные центры, ставшие сегодня многофункциональными промышленно – развитыми городами с численностью населения от 250 до 500 тыс. человек, где размещены высшие учебные заведения, учреждения здравоохранения, культуры и искусства, информационно-аналитические центры, крупные торговые предприятия и т. д.

Таблица 4 – Краткая характеристика систем расселения в Республике Беларусь

Система расселения	Город-центр	Краткая характеристика
Национальная	Минск	Территория Республики Беларусь
Региональная	Областные центры (Брест, Витебск, Гомель, Гродно, Могилев)	Административные районы, сформированные на базе городов-спутников
Местная	Районные центры (Речица, Слоним, Калинковичи, Лунинец и др.)	Административные районы, включающие городские и сельские поселения во главе с городом-центром, функцию которого выполняет центр административного района

Центрами региональных систем расселения являются областные центры, которые обеспечивают координацию развития административных районов, сформированных на базе городов-спутников. Например, для г. Гомеля таким городом-спутником является г. Добруш, для Бреста – Жабинка и т. д. К городам-центрам регионального значения также относятся промышленно развитые города с численностью населения от 100 до 250 тыс. жителей, где имеются культурно-просветительские, медицинские учреждения, сеть торгово-бытового обслуживания населения прилегающих районов и специализированные профессиональные учебные заведения (Барановичи, Бобруйск, Борисов, Лида, Мозырь, Молодечно, Орша, Пинск, Полоцк, Новополоцк, Солигорск).

В составе региональных систем расселения следует рассматривать городские поселения субрегионального значения с численностью населения не менее 50 тыс. жителей, которые, как правило, специализируются на промышленном производстве, выполняют функции межрайонных центров по медицинскому, культурно-бытовому обслуживанию и торговле, образуя подцентры большой системы расселения (Жлобин, Жодино, Кобрин, Речица, Светлогорск, Слоним, Слуцк, Сморгонь). Города этой категории, располагая значительным экономическим и социально-культурным потенциалом, являются центрами притяжения для прилегающих малых городов и сельских поселений. В перспективе эти города можно рассматривать как дополнительные центры регионального значения, что требует развития соответствующего транспортного обслуживания.

Следует отметить, что особенностью территориального распределения вышеназванных городов является их достаточно равномерное размещение при неравномерном расположении больших городов – областных центров, что создает предпосылки для обеспечения относительно равномерного транспортного обслуживания по всей территории Республики Беларусь. При этом устойчивая зона влияния такого города распространяется в радиусе 15–20 км, а вдоль развитых транспортных

магистралей дальность может увеличиваться до 30 км [4–6].

Таким образом, создание поселений-спутников можно рассматривать как продолжение эволюции расселения, имеющей экзистенциальные особенности, проявляющиеся в зависимости от временного периода и развития транспортного сообщения. Спутники явились средством использования потенциала городов-центров и решения их усложнившихся социально-экономических и градостроительных проблем, основанных на интенсивных и разнообразных связях, трудовой и учебной маятниковой миграции, в постоянных культурно-бытовых поездках населения.

Выводы. Исследование показало, что формирование и развитие городов-спутников необходимо рассматривать в исторической ретроспективе, позволяющей выделить различные факторы, оказывающие при этом значительное влияние, например, транспортное сообщение. В научной литературе выбранное направление исследования разработано недостаточно полно и разносторонне. Поэтому данная работа делает возможным

расширение знаний относительно поиска путей развития и интеграции городов-спутников в системе «город-центр – город-спутник – город-центр» на основе экзистенциальных особенностей территории и ее транспортного обслуживания.

Список литературы

- 1 **Семенов-Тянь-Шанский, В. П.** Район и страна : [моногр.] / В. П. Семенов-Тянь-Шанский. – М. : Гос. изд-во, 1928. – 312 с.
- 2 **Темушев, В. П.** Гомельская земля в конце XV – перв. пол. XVI вв. Территориальные трансформации в пограничном регионе / В. П. Темушев. – М. : Квадрига, 2009. – 192 с.
- 3 **Спірыдонаў, М. Ф.** Узнаўленне публікацыі Метрыкі ВКЛ / М. Ф. Спірыдонаў // Беларускі гістарычны агляд. – Т. 3, сш. 2. – С. 272.
- 4 **Лаппо, Г. М.** Экономический опорный каркас территории и его роль в расселении / Г. М. Лаппо // Матер. IV советско-польского семинара по урбанизации. – М.; Киев, 1979.
- 5 **Хорев, Б. С.** Проблемы городов / Б. С. Хорев. – М. : Мысль, 1975. – 427 с.
- 6 **Семенкевич, Д. И.** Градостроительство и региональная планировка. Курс лекций / Д. И. Семенкевич. – Минск, 2004. – 85 с.

Получено 10.05.2017

T. A. Vlasuk. Features of moving at formation and progress cities-satellites in Republic Belarus In view of the transport message.

With the original types of resettlement population of Belarus related and modern types of urban settlements, based on the mezhpосelennyh labour relations, the formation of which contributed to transportation (main roads and County tract), with considerable length. This allowed further according to the areas to ensure the construction of railways, which contributed to the urbanization of the surrounding territories. Thus, the railway as a means of communication has increased business communication of the inhabitants of the territories stretching to it, has influenced life and rebuild, you might say, has been the engine of economic and social progress in the XX century.