

Особенности системы городского расселения Центрального Черноземья

А. А. Оломский ✉

Курский государственный университет, Российская Федерация
(305000, г. Курск, ул. Радищева, 33)

Аннотация. Цель – выявление особенностей системы городского расселения Центрального Черноземья как важного транзитного региона страны.

Материалы и методы. Статья построена на основе анализа Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 год, Стратегий социально-экономического развития областей исследуемого региона. В работе использованы теоретические положения, отражающие проблематику пространственного развития страны, поляризацию расселения, в т.ч. городского, анализ региональных систем расселения.

Результаты и обсуждение. Развитие системы городского расселения Центрального Черноземья связано с особенностями узловых и линейных элементов, создающих опорный каркас. Описаны основные транспортные магистрали, на пересечении которых размещаются населённые пункты, поддерживающие социально-экономический потенциал региона и обеспечивающие эффективное использование транспортной инфраструктуры. Выявлено, что ключевым узлом расселения Центрального Черноземья является Воронеж. От него достаточно широкой полосой ареалы городов распространяются на значительную часть Воронежской области, на Белгородскую и Липецкую области, а через Мичуринск, – и на Тамбовскую. Наряду со сформировавшимися позитивными тенденциями, для Центрального Черноземья, как и для многих других регионов, характерен высокий уровень внутрирегиональных различий, который проявляется в наличии пространств, недостаточно обеспеченных городами и транспортной инфраструктурой.

Выводы. Центральное Черноземье как один из транзитных регионов России, является связующим звеном, скрепляющим расселенческое пространство Европейской России. Несмотря на сформировавшуюся решётку из узлов и линий, в нём прослеживаются местности, лишённые сильных центров.

Ключевые слова: система расселения, узловые элементы, линейные элементы, стратегия, Центральное Черноземье

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

ВВЕДЕНИЕ

Устойчивое и сбалансированное развитие системы расселения страны представляется одним из основных приоритетов, изложенных в «Концепции стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2036 года» [18]. Этот документ содержательно опирается на анализ традиционно сложившегося рисунка расселения, его опорного каркаса, и учитывает промежуточные итоги реализации предыдущей стратегии [14] с обозначением её позитивных и негативных результатов.

В этом дискурсе важным звеном системы расселения страны является Центральное Черноземье, которое посредством транзитных железных и автомобильных дорог обеспечивает единство социально-экономического пространства, скреплённого городами – узловыми элементами опорного каркаса. Все эти обстоятельства и обеспечивают актуальность исследования.

Цель настоящей работы заключается в выявлении особенностей системы городского расселения Центрального Черноземья как важного транзитного

региона страны. Для этого были проанализированы документы стратегического планирования Российской Федерации и областей Центрального Черноземья, выявлена динамика позитивных и негативных тенденций в развитии системы расселения.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Статья построена на основе положений, сформулированных в Концепции Стратегии пространственного развития Российской Федерации [18], Стратегии социально-экономического развития областей исследуемого региона [1, 2, 3, 4, 13]. Предпринята попытка сопряжённого анализа этих документов как с точки зрения современного состояния системы расселения в условиях существующих вызовов, так и нахождения возможностей для нивелирования выявленных диспропорций и снижения «высокого уровня внутрирегиональных различий» [18].

Важные для понимания происходящих процессов ключевые идеи высказаны в работах, посвящённых проблематике пространственного развития России [5, 6, 7]; экономико-географического расслоения регионов, поляризации расселения, в т.ч. городского [8, 9];

© Оломский А. А., 2025.

✉ Оломский Андрей Александрович, e-mail: andresolomsky@mail.ru



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

анализу систем расселения Центральной России [16] и Тверской области [17]; проблемам системы расселения [10] и опорному каркасу расселения Центрального Черноземья [11, 12].

В ряде случаев при обращении к статусу узловых элементов систем расселения проводились параллели с фундаментальным трудом В.П. Семёнова-Тян-Шанского [15].

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Функционирование системы городского расселения Центрального Черноземья обеспечивается транзитными автомобильными и железными дорогами, реками, а также расположенными вдоль них или в местах их пересечения узловыми элементами системы расселения – городами и посёлками городского типа (пгт). Транзитное положение приводит к необходимости

вписывания областных систем расселения в структуры более крупного масштаба: экономического района и европейской России.

Система городского населения представлена 121 городским населённым пунктом (городами и пгт). В городах проживает почти 90 % городского населения. Поэтому города составили основу узловых элементов системы расселения, несмотря на то, что в ряде случаев и посёлки городского типа, и сёла поддерживают каркас, находясь в зоне влияния транспортных коридоров.

В Центральном Черноземье сформировался средний уровень урбанизированности с внутрирегиональной дифференциацией – от 60 % в Тамбовской, до 68 % – в Воронежской и Курской областях. Показатель средней плотности города варьирует от 64 в Тамбовской до 97 тыс. человек в Воронежской области (табл.).

Таблица

Городские населённые пункты Центрального Черноземья¹
[Table. Urban settlements of the Central Black Soil Region]

| Область / Region | Городские населённые пункты: / Urban settlements | | Доля городского населения / Proportion of urban population | Средняя плотность городского населённого пункта / Average population of an urban locality | Города: / Cities: | | Средняя плотность города / Average city population | Посёлки городского типа: / Urban-type settlements: | | Средняя плотность пгт / Average population of the village |
|-------------------------------|---|--|---|--|----------------------|--|---|---|--|--|
| | Число / Quantity | Численность населения / Population size | | | Число / Quantity | Численность населения / Population size | | Число / Quantity | Численность населения / Population size | |
| Белгородская | 29 | 1 005 116 | 65 | 34 659 | 11 | 817 224 | 74 293 | 18 | 187 892 | 10 438 |
| Воронежская | 32 | 1 580 511 | 68 | 49 391 | 15 | 1 455 724 | 97 048 | 17 | 124 787 | 7 340 |
| Курская | 32 | 740 735 | 68 | 23 148 | 10 | 652 940 | 65 294 | 22 | 87 795 | 3 991 |
| Липецкая | 8 | 721 089 | 63 | 90 136 | 8 | 721 089 | 90 136 | - | - | - |
| Тамбовская | 20 | 591 244 | 60 | 29 562 | 8 | 519 246 | 64 906 | 12 | 71 998 | 6 000 |
| Центральное Черноземье | 121 | 4 638 695 | 65 | 45379 | 52 | 4 166 223 | 78335 | 69 | 472 472 | 6942 |

С географической точки зрения главной осью системы расселения Центрального Черноземья является полимагистраль, проходящая через **Воронежскую область** и образованная рекой Дон, автомобильной дорогой М-4 и веткой юго-восточной железной дороги Москва – Адлер. Мощным узловым центром этой полимагистрали является главный и единственный город-миллионник региона – Воронеж. Занимая эксцентральное географическое положение в своём субъекте, он имеет более тесные транспортные связи с соседними регионами и ослабленные внутриобластные.

Кроме основных осей, опорный каркас Воронежской области подпитывается второстепенными. Таким образом, создаётся сеть кольцевых планировочных

осей, поддерживающих основные радиальные связи населённых пунктов региона с Воронежем (рис. 1).

Узловые элементы системы расселения представлены крупной моноцентрической Воронежской агломерацией, и мелкоочаговым расселением в виде относительно равномерной сети населённых пунктов с малыми и средними городами, пгт [1]. Радиус обслуживания в расчёте на 1 город составляет около 3,5 тыс. км².

Структура городского расселения Воронежской области характеризуется средним уровнем урбанизированности; высоким уровнем концентрации населения в областном центре; отсутствием больших городов и недостаточным развитием средних городов. В группе малых городов преобладают населённые пункты плотностью 20-25 тыс. человек.

¹Примечание: составлено по: Итоги ВПН-2020. Том 1 Численность и размещение населения. – URL: https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1_Chislennost_i_razmeshchenie_naseleniya (дата обращения: 27.01.2025). – Текст: электронный.

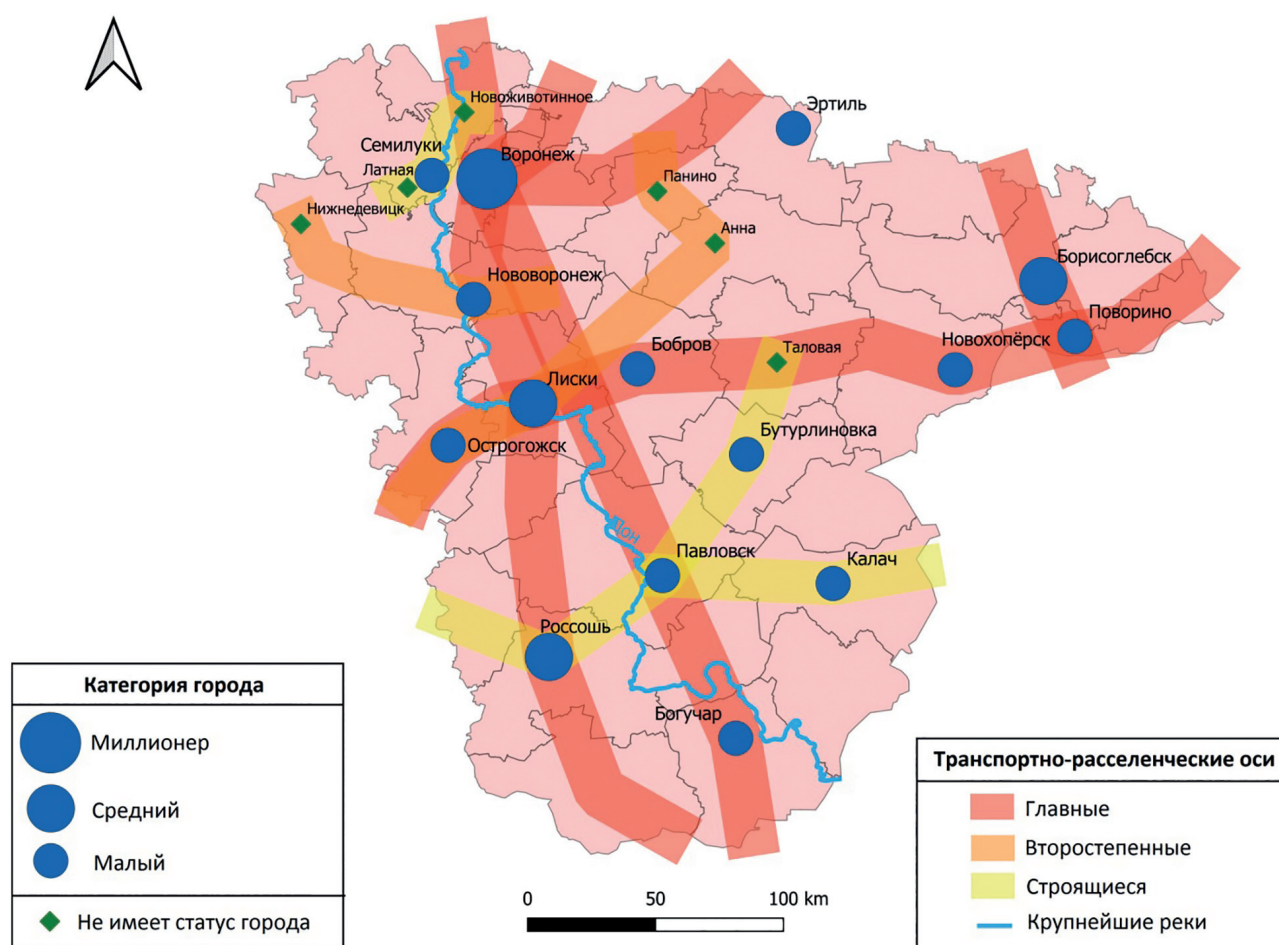


Рис. 1. Узловые и линейные элементы системы расселения Воронежской области
[Fig. 1. Nodal and linear elements of the settlement system in the Voronezh Region]

В развитой сети городских поселений, относительно равномерно размещенных по территории области, прослеживается тренд повышения их плотности вдоль меридиональной полимагистрали с ядрами концентрации населения и хозяйства в Воронеже, Лисках и Россоши, а также в узле Борисоглебск – Поворино. Промежуточное положение в этой системе занимает Нововоронеж.

Полукольца линейных элементов сформировались по овалу Острогожск – Лиски – Бобров; Россошь – Павловск – Бутурлиновка с ответвлением на Калач. Это проекции и направления будущего укрепления опорного каркаса, находящиеся в зоне влияния транспортных коридоров. Пгт Анна и Нижнедевицк, – узловые центры второстепенных транспортных осей В.П. Семёнов-Тян-Шанский считал истинными городами [15]. Ключевые особенности системы расселения обусловлены размером территории, эксцентральным географическим положением крупнейшего города области.

Липецкая область характеризуется относительно равномерным размещением городских населённых пунктов. Исключение составляют крайние юго-западные районы.

Главные транспортные магистрали пересекаются во втором по людности городе Липецкой области – Ельце. Они связывают Москву с Ростовом-на-Дону, Воронежем, Волгоградом, Орлом и Тамбовом [3]. Естественные транспортные артерии – реки Дон и Воронеж с их притоками также являются осями формирования территориальной структуры расселения.

Главными узловыми элементами системы городского расселения области являются Липецк, Елец и Грязи, а второстепенными – Лебедянь, Усмань, Задонск, Чаплыгин, Данков (рис. 2).

Липецк занимает эксцентральное географическое положение, является многофункциональным региональным центром, уступая по транспортно-географическому положению и Ельцу, и Грязям. Липецк и его город-спутник, железнодорожный узел Грязи формируют Липецко-Грязинскую агломерацию. Город Грязи показал в XX веке интенсивный рост численности населения и занял 3-е место (46 тыс. чел.) в рейтинге липецких городов, существенно опередив пять малых городов, людность которых колеблется от 9 до 19 тыс. человек.

Вторым по значимости городом Липецкой области является Елец – внутрирегиональный центр межрайонной

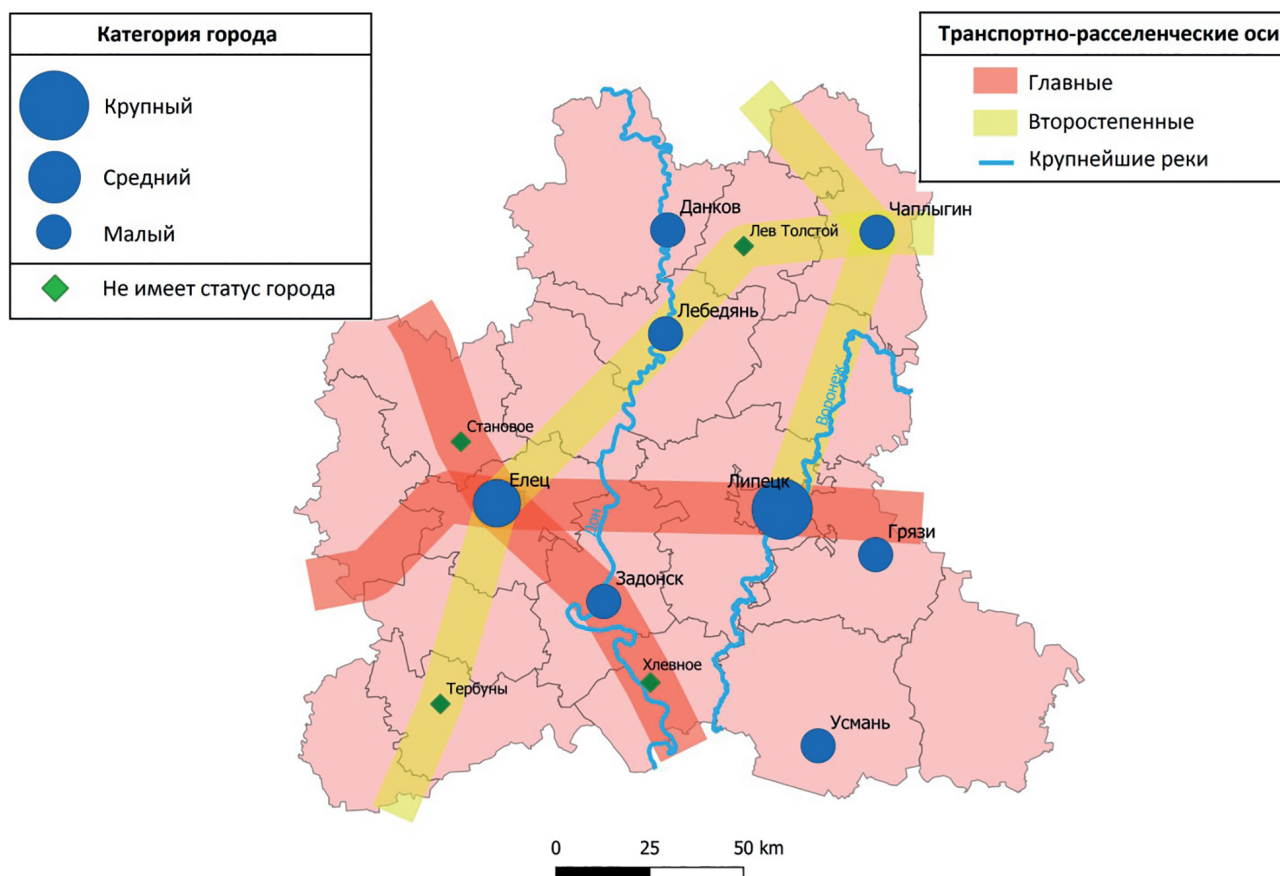


Рис. 2. Узловые и линейные элементы системы расселения Липецкой области
[Fig. 2. Nodal and linear elements of the settlement system in the Lipetsk Region]

системы расселения. Постепенно на позицию внутрирегионального центра выходит Лебедянь. Северная часть области, обладая достаточным количеством городов, характеризуется как низкоурбанизированная, поскольку три города (Лебедянь, Данков и Чаплыгин) имеют совокупную численность населения менее 50 тысяч человек.

Липецк, Елец и самый маленький город области – Задонск – имеют единый ареал расселения, образованный непрерывающимися зонами влияния. Ещё один город – Усмань – находится в южной части области, на примерно одинаковом расстоянии от Липецка и Воронежа, вплотную примыкая к зоне влияния Воронежской агломерации. Радиус обслуживания составляет 3 тыс. км² в расчёте на 1 город.

Речными осями региона служат долины рек Дон и Воронеж, вдоль которых располагаются города и второстепенные дороги. Главными же транспортными линиями Липецкой области являются: широтная, проходящая через Елец и Липецк, с продолжением к западу – на Орёл и к востоку – на Тамбов; меридиональная через Хлевное и Елец с продолжением к северу на Москву, а к югу – на Воронеж. Второстепенные транспортные оси проходят по направлениям: Елец – Лебедянь – Лев-Толстой, с продолжением к югу – на Старый Оскол и к северу – на Чаплыгин; Липецк – Чаплыгин, с выходом на Москву [3].

Современная система расселения Липецкой области включает в себя три линейных типа элементов: водные оси рек Дон и Воронеж; главные сухопутные транспортные оси Елец – Липецк; второстепенные, связывающие малые города региона. Узловые элементы системы расселения представлены Липецком, Грязями и Ельцом, потенциально – Лебедяню.

Транспортно-расселенческая структура **Курской области** сформирована меридиональной дорогой, транзитом проходящей от Москвы до южных районов России; широтным коридором, связывающим западную границу с Украиной и Воронежем. На меридиональной дороге М-2 расположены города Фатеж, Курск и Обоянь, пгт Медвенка. Вдоль железнодорожной ветки разместились Курск, пгт Поныри, Золотухино, Солнцево. Достаточно развитая речная сеть образована Сеймом и Пслом с их притоками (рис. 3).

Расселенческая сеть Курской области образована 10 городами. Центральное место в ней занимает Курск, многофункциональный центр региональной системы расселения. Город является ядром Курской агломерации, с практически непрерывной зоной влияния городов Курчатова, Льгова, Фатежа, Щигров. Радиус обслуживания 1 города составляет около 3 тыс. км².

Немаловажную роль в распределении городских поселений играет главная река области – Сейм, к ко-

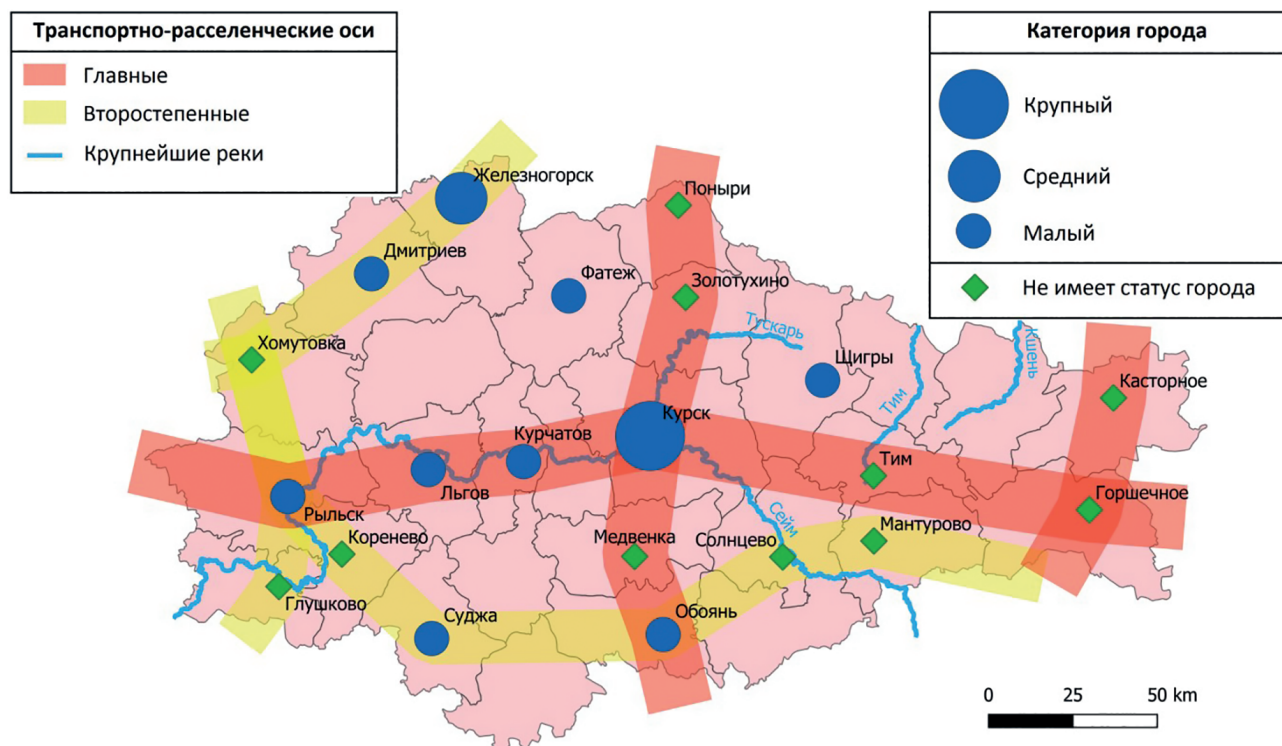


Рис. 3. Узловые и линейные элементы системы расселения Курской области
[Fig. 3. Nodal and linear elements of the settlement system in the Kursk Region]

торой приурочены города Курск, Курчатов, Льгов, Рыльск и пгт Солнцево, Коренево, Глушково. Река дублируется автомобильной и железной дорогами, образуя широтную полимагистраль, концентрирующую 4 из 10 городов области, в которых проживает 519 тыс. человек (70 % всего городского населения).

Важный урбанизационный узел Курской области сформировался на базе железорудного месторождения КМА, с центром в Железногорске, в зону влияния которого вошли города Дмитриев и Фатеж. Южный и юго-западный вектор расселенческого ареала представлен городами Обоянь и Суджа. Восточная часть области лишена городов, поэтому важными расселенческими центрами здесь являются пгт Касторное и Горшечное.

Согласно работе В.П. Семёнова-Тян-Шанского, истинными городами должны были стать сёла Касторное, Коренево и Михайловка [15]. Однако слобода Михайловка вошла в зону влияния Железногорска; Коренево стало пгт на приграничных рубежах; Касторное продолжает выполнять транспортную функцию в статусе пгт.

Важнейшей составляющей транспортной структуры являются три главные транспортные оси: широтная и две меридиональных, транзитом проходящие через центральные и восточные районы области. Второстепенные транспортные оси проходят по северо-западу области, а также опоясывают западные и южные районы Курской области, предоставляя выход на Старый Оскол и Валуйки. Водно-расселенческие оси, проходят по рекам Сейм, Тускарь, Тим и Кшень [2].

Особенностями транспортно-расселенческой структуры являются: центральное положение крупного города Курска, достаточно чёткая концентрация городских поселений вдоль широтной полимагистрали, а также вдоль меридиональных дублирующих автомобильных и железных дорог; транспортные пути северо-западной части области и магистраль, связывающая восточные районы с Липецкой (Елец) и Белгородской (Старый Оскол) областями.

В Белгородской области сформирована бицентрическая территориально-урбанизационная структура, представленная Белгородской и Старооскольско-Губкинской агломерациями, которые концентрируют более половины населения области.

В зону влияния эксцентральное расположенного Белгорода входят города Шебекино, Строитель и Короча. В этом ареале сосредоточено немного менее половины городского населения области. Ещё чуть более 30% приходится на Старый Оскол и Губкин. За пределами этих двух агломераций находится 5 малых городов с численностью населения от 6 (Грайворон) до 38 тысяч (Алексеевка) человек. Они ориентированы преимущественно на промышленность по переработке сельскохозяйственного сырья.

Прослеживается речная приуроченность городских поселений: вдоль Ворсклы и дублирующей её автодороги размещаются посёлки Яковлево, Томаровка, Борисовка, город Грайворон. На реке Оскол и её притоках лежат города Новый Оскол, Старый Оскол, Валуй-

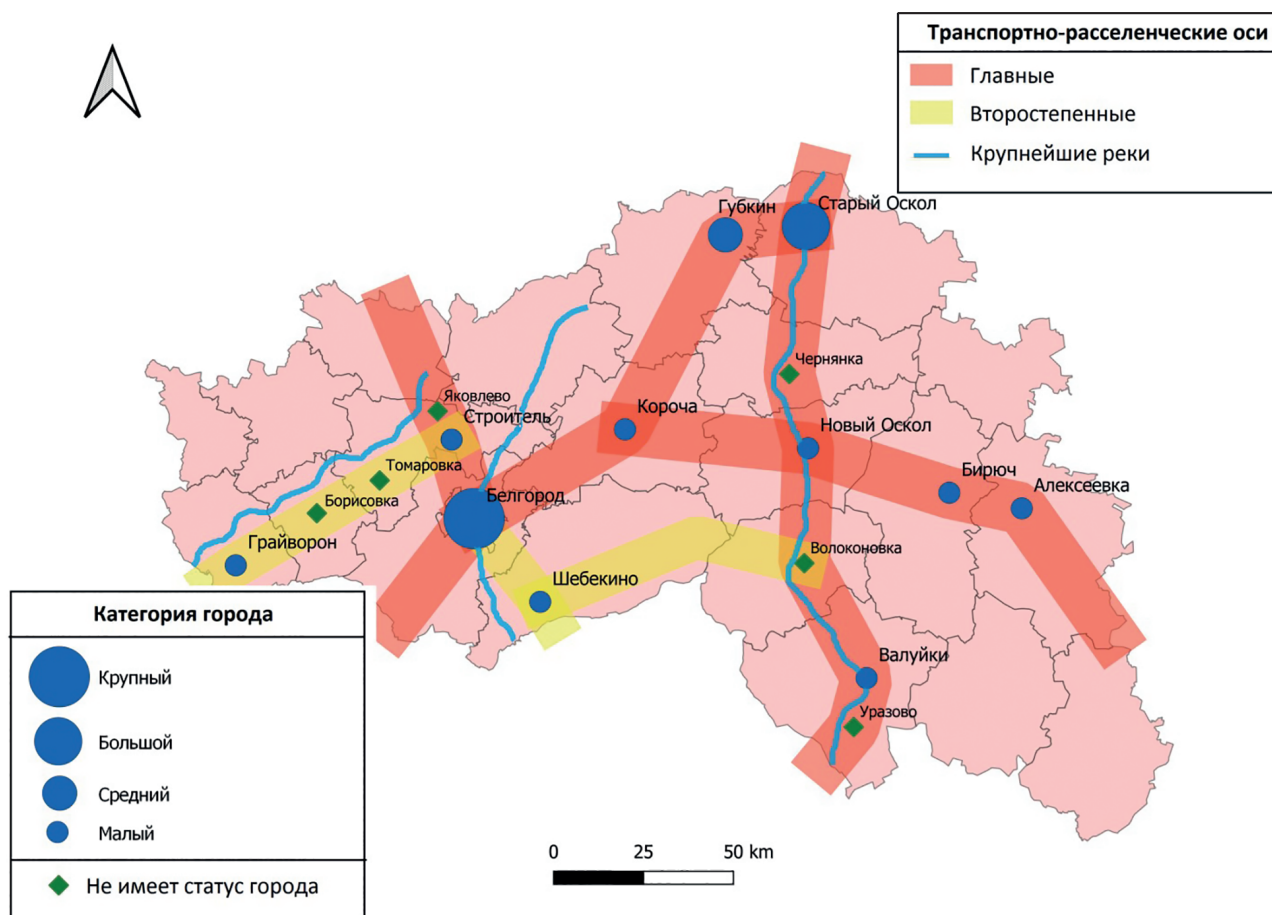


Рис. 4. Узловые и линейные элементы системы расселения Белгородской области
[Fig. 4. Nodal and linear elements of the settlement system in the Belgorod Region]

ки, пгт Чернянка, Волоконовка, Уразово, через которые проходит автодорога регионального значения и ветка Юго-Восточной железной дороги (рис. 4).

Главные транспортные оси Белгородской области: меридиональная трасса М-2 «Крым», вдоль которой размещаются пгт Яковлево, города Строитель и Белгород; меридиональная ветка Юго-Восточной железной дороги, связывающая Старый Оскол, Чернянку, Новый Оскол, Волоконовку, Валуйки, Уразово.

Второстепенные планировочные оси: меридиональная связывает Белгород с Шебекино; широтная – Шебекино с Волоконовкой; в юго-западном направлении от города Строитель, через пгт Томаровку и Борисовку, к Грайворону [13]. Область обладает самым компактным в Центральном Черноземье радиусом обслуживания: 2,5 тыс. км² в расчёте на 1 город.

Транспортно-расселенческая структура **Тамбовской области** обладает чертами оптимальности, обусловленной центральным положением Тамбова. Областной центр с городом-спутником Котовском и с находящимся в зоне его влияния городом Рассказово составляют агломерацию. Второй по людности город области – Мичуринск имеет статус аграрного наукограда.

Через областной центр проходят диагональные транспортные пути, четыре из которых связывают

Тамбов с городами Мичуринск, Моршанск, Кирсанов, Уварово; пятая ось выходит на пгт Мордово; шестая – на Липецк. Самый малый город области стоит на ответвлении от автодороги Р-22, при железнодорожной станции Жердевка. Радиус обслуживания составляет 4,3 тыс. км² в расчёте на 1 город.

Города региона отличаются равномерной транспортной доступностью, которая обеспечивается ветками Юго-Восточной железной дороги, автомагистралью федерального значения Р-22 «Каспий» и федеральными автодорогами. Железнодорожное сообщение связывает Тамбов с Котовском, Мичуринском, Кирсановым, Уварово (ст. Обловка). Город Жердевка находится на ветке Грязи – Поворино, Моршанск – на линии Рязск – Пенза Куйбышевской железной дороги (рис. 5).

Второстепенные транспортные оси вдоль железной дороги, связывают Мордово, Токаревку, Жердевку; Грязи и Мичуринск; Рассказово, Ржаксу, Уварово. Водно-планировочные сети проходят по рекам Цна, Ворона и Матыра [4].

Особенностями транспортно-планировочной сети Тамбовской области является наиболее выраженное в Центральном Черноземье стремление к формированию оптимальной структуры расселения. Областной центр с городами в зоне его влияния хоть и концентрирует на-

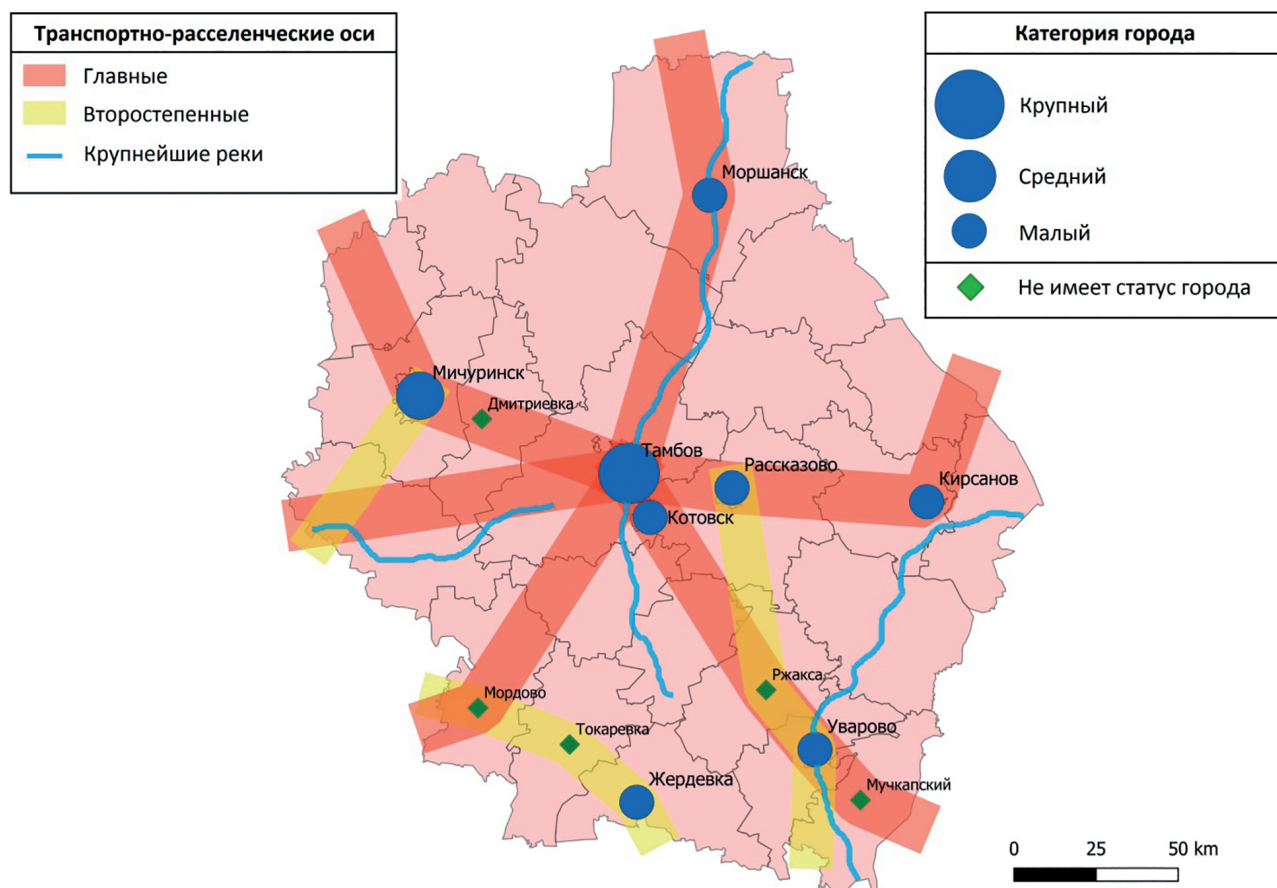


Рис. 5. Узловые и линейные элементы системы расселения Тамбовской области
[Fig. 5. Nodal and linear elements of the settlement system in the Tambov Region]

селение, но уровень различий в людности городов невысок. Численность первого и второго города немного превышает 3 раза (в Воронежской области – в 17 раз).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Центральное Черноземье как один из транзитных регионов России, является связующим звеном, скрепляющим расселенческое пространство Европейской России. На протяжении столетия происходило перераспределение снижающейся численности населения в сторону больших, крупных и крупнейших городов, что привело к деформации узловых элементов решётки опорного каркаса, ослаблению жизнеспособности малых городов.

Несмотря на сформировавшуюся решётку из узлов и линий, в нём прослеживаются местности, лишённые сильных центров. 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. Три из пяти областных центров имеют эксцентральное географическое положение, что трансформирует решётку расселения, перенося центр тяжести в направлении главного города.

Транзитные автомобильные и железные дороги несут на себе основную транспортную и урбанизационную нагрузку. Во многих случаях к этим факторам

положения присоединяется речной. Главными транспортными путями, обеспечивающими социально-экономическое развитие городов, являются три автомагистрали федерального значения, связывающие Москву с южными районами страны; широтные автомобильные и железные дороги, в узлах пересечения которых находятся важные города региона. Особое место занимают города, размещённые вдоль полимагистралей.

Географический рисунок расселения Центрального Черноземья, формировавшийся в различные исторические периоды, характеризуется отдельными чертами несовершенства, которое проявляется в недостаточном развитии элементов опорного каркаса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Закон Воронежской области от 20 декабря 2018 года N 168-ОЗ О Стратегии социально-экономического развития Воронежской области на период до 2035 года (в редакции закона Воронежской области от 23.12.2019 N 165-ОЗ). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/550300779> (дата обращения: 17.02.2025). – Текст: электронный.
2. Закон Курской области от 14 декабря 2020 года N 100-ЗКО О Стратегии социально-экономического развития Курской области на период до 2030 года (с изменениями на 2 ноября 2024 года) (в ред. Законов Курской области от 23.12.2022 N 169-ЗКО, от 04.05.2023 N 40-ЗКО, от 06.10.2023 N 73-ЗКО, от 02.11.2024 N 87-ЗКО). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/571044826> (дата обращения: 17.02.2025). – Текст: электронный.

3. Закон Липецкой области от 25 октября 2022 года N 207-ОЗ Стратегия социально-экономического развития Липецкой области на период до 2030 года. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/406267509> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст: электронный.

4. Закон Тамбовской области от 04 июня 2018 года N 246-З О стратегии социально-экономического развития Тамбовской области до 2035 года. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/550113760> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст: электронный.

5. Кузнецова О.В. Научно-технологические приоритеты в федеральной политике пространственного развития в России // *Федерализм*, 2022, т. 27, № 4, с. 5-20.

6. Кузнецова О.В. Развитие муниципальной проблематики в государственной пространственной политике России // *Региональные исследования*, 2022, № 2, с. 16-24.

7. Ленчук Е.Б., Филатов В.И. Стратегическое планирование как инструмент снижения неопределенности в условиях глобальной экономической трансформации // *Вестник Института экономики Российской академии наук*, 2023, № 4, с. 7-24.

8. Нефедова Т.Г., Стрелецкий В.Н., Трейвиш А.И. Поляризация социально-экономического пространства современной России: причины, направления и последствия // *Вестник Российской академии наук*, 2022, т. 92, № 6, с. 551-563.

9. Нефедова Т.Г., Трейвиш А.И. Поляризация и сжатие освоенных пространств в Центре России: тренды, проблемы, возможные решения // *Демографическое обозрение*, 2020, т. 7, № 2, с. 31-53.

10. Попкова Л.И. Проблемы развития Центрального Черноземья // *Вопросы географии*, 2016, № 141, с. 381-403.

11. 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.

12. 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.

13. Правительство Белгородской области. Постановление от 11 июля 2023 года N 371-пп «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Белгородской области на период до 2030 года». – URL: <https://docs.cntd.ru/document/406733192> (дата обращения: 18.02.2025). – Текст: электронный.

14. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года».

15. Семенов-Тянь-Шанский В.П. *Город и деревня в Европейской России: очерк по экономической географии с 16 картами и картограммами*. Санкт-Петербург, 1910. 212 с.

16. Смирнов И.П. *Средние города Центральной России*. Тверь: Тверской государственный университет, 2019. 165 с.

17. Смирнова А.А., Смирнов И.П., Ткаченко А.А. Районные центры в системе расселения Тверской области // *Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология*, 2023, № 3 (43), с. 5-16.

18. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1310767692#65A0IQ> (дата обращения: 19.02.2025). – Текст: электронный.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Поступила в редакцию: 19.02.2025

Принята к публикации: 02.06.2025

UDC 911.375

DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2025/2/54-62>

ISSN 1609-0683

Peculiarities of the Urban Settlement System in the Central Black Soil Region

A.A. Olomsky ✉

Kursk State University, Russian Federation
(33, Radishchev Str., Kursk, 305000)

Abstract. The purpose is to identify the peculiarities of the urban settlement system in the Central Black Soil Region as an important transit region of the country.

Materials and methods. The article is based on the analysis of the Strategy of Spatial Development of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast up to 2036, Strategies of socio-economic development of the regions of the studied region. The article uses theoretical provisions reflecting the problems of spatial development of the country, the polarization of settlement, including urban, the analysis of regional settlement systems.

Results and discussion. The development of the urban settlement system in the Central Black Soil Region is associated with the peculiarities of the nodal and linear elements that create the supporting framework. The main transport highways are described, at the intersection of which settlements are located, supporting the socio-economic potential of the region and ensuring the efficient use of transport infrastructure. It has been revealed that Voronezh is a key settlement hub in the Central Black Soil Region. From it, the urban areas extend to a significant part of the Voronezh Region, to the Belgorod and Lipetsk Regions, and through Michurinsk, to the Tambov Region. Along with the positive trends that have developed, the Central Black Soil Region, like many other regions, is characterized by a high level of intraregional differ-

© Olomsky A.A., 2025

✉ Andrey A. Olomsky, e-mail: andresolomsky@mail.ru



The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

ences, which is manifested in the presence of areas that are insufficiently provided with cities and transport infrastructure.

Conclusions. The Central Black Soil Region, as one of the transit regions of Russia, is a connecting link that binds the settlement space of European Russia. Despite the grid of nodes and lines that has formed, it traces areas devoid of strong centers.

Key words: settlement system, nodal elements, linear elements, strategy, Central Chernozem region.

For citation: Olomsky A.A. Peculiarities of the Urban Settlement System in the Central Black Soil Region. *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria: Geografia. Geoekologia*, 2025, no. 2, pp. 54-62 (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.17308/geo/1609-0683/2025/2/54-62>

REFERENCES

1. The Law of the Voronezh Region dated December 20, 2018 N 168-OZ On the Strategy of Socio-economic Development of the Voronezh Region for the period up to 2035 (as amended by the Law of the Voronezh Region dated December 23, 2019 N 165-OZ). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/550300779> (accessed 17.02.2025). – Text: electronic. (In Russ.)
2. The Law of the Kursk Region of December 14, 2020 No. 100-West Kazakhstan Region On the Strategy of Socio-Economic Development of the Kursk Region for the period up to 2030 (as amended on November 2, 2024) (as amended Laws of the Kursk region from 12/23/2022 N 169-West Kazakhstan region, from 05/04/2023 N 40-West Kazakhstan region, from 10/06/2023 N 73-West Kazakhstan region, from 11/22/2024 N 87-West Kazakhstan region). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/571044826> (accessed 02/17/2025). – Text: electronic. (In Russ.)
3. The Law of the Lipetsk region of October 25, 2022 N 207-OZ Strategy of socio-economic development of the Lipetsk region for the period up to 2030. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/406267509> (accessed 02/18/2025). – Text: electronic. (In Russ.)
4. The Law of the Tambov region dated June 04, 2018 N 246-Z On the strategy of socio-economic development of the Tambov region until 2035. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/550113760> (accessed 02/18/2025). – Text: electronic. (In Russ.)
5. Kuznecova O. V. Nauchno-tehnologicheskie prioritety v federal'noj politike prostranstvennogo razvitiya v Rossii [Scientific and technological priorities in the Federal spatial development Policy in Russia]. *Federalizm*, 2022, vol. 27, no. 4, pp. 5-20. (In Russ.)
6. Kuznecova O. V. Razvitie municipal'noj problematiki v gosudarstvennoj prostranstvennoj politike Rossii [The development of municipal issues in the state spatial policy of Russia]. *Regional'nye issledovaniya*, 2022, no. 2, pp. 16-24. (In Russ.)
7. Lenchuk E. B., Filatov V. I. Strategicheskoe planirovanie kak instrument snizheniya neopredelennosti v usloviyakh global'noj jekonomicheskoy transformacii [Strategic planning as a tool for reducing uncertainty in the context of global economic transformation]. *Vestnik Instituta jekonomiki Rossijskoj akademii nauk*, 2023, no. 4, pp. 7-24. (In Russ.)
8. Nefedova T. G., Streleckij V. N., Trejvish A. I. Poljarizacija social'no-jekonomicheskogo prostranstva sovremennoj Rossii: prichiny, napravleniya i posledstviya [Polarization of the socio-economic space of modern Russia: causes, directions and consequences]. *Vestnik Rossijskoj akademii nauk*, 2022, vol. 92, no. 6, pp. 551-563. (In Russ.)
9. Nefedova T. G., Trejvish A. I. Poljarizacija i szhatie osvoochnykh prostranstv v Centre Rossii: trendy, problemy, vozmozhnye resheniya [Polarization and compression of developed spaces in the Center of Russia: trends, problems, possible solutions]. *Demograficheskoe obozrenie*, 2020, vol. 7, no. 2, pp. 31-53. (In Russ.)
10. Popkova L. I. Problemy razvitiya Central'nogo Chernozem'ja [Problems of development of the Central Chernozem region]. *Voprosy geografii*, 2016, no. 141, pp. 381-403. (In Russ.)
11. Popkova L. I., Olomskij A. A. Vliyanie zheleznyh dorog na demograficheskoe razvitie malyh gorodov Central'nogo Chernozem'ja [The impact of railways on the demographic development of small towns in the Central Chernozem region]. *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seria: Geografia. Geoekologia*, 2024, no. 2, pp. 54-62. (In Russ.)
12. Popkova L. I., Olomskij A. A. Opornyj karkas rasseleniya Central'nogo Chernozem'ja: osobennosti i harakternye cherty [The supporting framework of the settlement of the Central Chernozem region: features and characteristic features]. *Geopolitika i jekogeodinamika regionov*, 2024, vol. 20, no. 3, pp. 139-151. (In Russ.)
13. The Government of the Belgorod region. Resolution No. 371-pp dated July 11, 2023 «On Approval of the Strategy for the Socio-Economic Development of the Belgorod Region for the period up to 2030» (accessed 18.02.2025). – Text: electronic. (In Russ.)
14. *Rasporjazhenie Pravitel'stva RF ot 13.02.2019 № 207-r «Ob utverzhdenii Strategii prostranstvennogo razvitiya Rossijskoj Federacii na period do 2025 goda»* [Decree of the Government of the Russian Federation dated 02/13/2019 No. 207-r «On Approval of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2025»].
15. Semenov-Tjan-Shanskij V. P. *Gorod i derevnja v Evropejskoj Rossii: ocherk po jekonomicheskoi geografii s 16 kartami i kartogrammami* [City and village in European Russia: an essay on economic geography with 16 maps and cartograms]. Saint-Petersburg, 1910. 212 p. (In Russ.)
16. Smirnov I. P. *Srednie goroda Central'noj Rossii* [The middle cities of Central Russia]. Tver': Tverskoj gosudarstvennyj universitet, 2019. 165 p. (In Russ.)
17. Smirnova A. A., Smirnov I. P., Tkachenko A. A. Rajonnye centry v sisteme rasseleniya Tverskoj oblasti [Regional centers in the settlement system of the Tver region]. *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Geografija i geojekologija*, 2023, no. 3 (43), pp. 5-16. (In Russ.)
18. Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast up to 2036. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1310767692#65A0IQ> (accessed 19.02.2025). – Text: electronic. (In Russ.)

Conflict of interests: The author declares no information of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

Received: 19.02.2025

Accepted: 02.06.2025

Оломский Андрей Александрович
Аспирант кафедры географии Курского государственного университета, г. Курск, Российская Федерация, ORCID: 0009-0003-5250-4913, e-mail: andresolomsky@mail.ru

Andrey A. Olomsky
Postgraduate student at the Department of Geography, Kursk State University, Kursk, Russian Federation, ORCID: 0009-0003-5250-4913, e-mail: andresolomsky@mail.ru