Оригинальная статья

УДК 332.14
DOI: 10.17277/voprosy.2026.03.pp.091-103

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КАРКАС КАК ОСНОВНОЙ ЭЛЕМЕНТ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

© В. А. Солопов[1]✉, С. К. Неуймин[2], Д. С. Неуймин[2]

[1] *ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет», ул. Советская, 106/5, пом. 2, Тамбов, 392000, Российская Федерация;*
[2] *ФГБОУ ВО «Мичуринский государственный аграрный университет», ул. Интернациональная, 101, Мичуринск, 393760, Российская Федерация*
✉ solopov_07@inbox.ru

Аннотация. Предложены методические подходы к вычислению плотности социально-экономического каркаса. Представлены расчеты и сделаны выводы по субъектам РФ. Рассмотрены основные особенности опорного каркаса Тамбовской области, территориальной организации населения по различным природно-хозяйственным зонам региона, в том числе на основе исторических предпосылок. Размещение населения по территории области характеризуется диспропорциями, что обусловлено недостаточной сформированностью опорного каркаса на севере и юге региона при доминировании центральной зоны. Выявлены факторы, препятствующие обеспечению эффективности транспортно-экономических связей внутри области. Обозначены проблемы формирования опорного каркаса территории региона, в том числе, недостаточности городов и преобладания социально-экономических показателей областного центра по сравнению с другими городами региона. Рассмотрено значение Стратегии пространственного развития РФ для развития опорных населенных пунктов.

Ключевые слова: население; природно-хозяйственная зона; пространственное развитие; реальный город; социально-экономический (опорный) каркас; уровень жизни.

Для цитирования. Солопов В. А., Неуймин С. К., Неуймин Д. С. Социально-экономический каркас как основной элемент пространственного развития региона // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В. И. Вернадского. – 2026. – № 3(101). – С. 091–103. doi: 10.17277/voprosy.2026.03.pp.091-103

The Socio-Economic Framework as the Main Element of the Region's Spatial Development

© Vladimir A. Solopov[1]✉, Sergey K. Neuymin[2], Dmitry S. Neuymin[2]

[1] *Tambov State Technical University, Bld. 2, 106/5, Sovetskaya St., Tambov, 392000, Russian Federation;*
[2] *Michurinsk State Agrarian University, 101, Internatsionalnaya St., Michurinsk, 393760, Russian Federation*
✉ solopov_07@inbox.ru

Abstract. Methodological approaches to calculating the density of the socio-economic framework are proposed. Calculations are presented and conclusions are drawn for the constituent entities of the Russian Federation. The main features of the

support framework of the Tambov Region, as well as the territorial organization of the population across various natural and economic zones of the region – including on the basis of historical prerequisites – are examined. The distribution of the population across the region is characterized by disproportion caused by the underdeveloped supporting framework in the north and south of the region, with the central zone dominating. Factors hindering the effectiveness of transport and economic ties within the region have been identified. The problems associated with forming the supporting framework of the region's territory are outlined, including the insufficiency of cities and the dominance of socio-economic indicators of the regional centre compared to other cities in the region. The significance of the Strategy for Spatial Development of the Russian Federation for the development of key settlements is considered.

Keywords: population; natural and economic zone; spatial development; real city; socio-economic (supporting) framework; standard of living.

For citation. Solopov V. A., Neuymin S. K., Neuymin D. S. The Socio-Economic Framework as the Main Element of the Region's Spatial Development, *Voprosy sovremennoj nauki i praktiki. Universitet im. V.I. Vernadskogo* [Problems of Contemporary Science and Practice. Vernadsky University], 2026, no. 3(101), pp. 091-103. doi: 10.17277/voprosy.2026.03.pp.091-103 (In Russ., abstract in Eng.)

Введение

Пространственное развитие России сопровождается рядом проблем, к числу которых относятся социально-экономическое неравенство регионов; недостаточное количество центров экономического роста и факторов его обеспечивающих; существенные различия по уровню социально-экономического развития внутри регионов, в том числе отставание уровня жизни значительной части сельского населения от жителей городов; крайне неравномерное размещение населения по территории страны. Данные проблемы во многом обусловлены недостаточностью социально-экономического (опорного) каркаса территории страны как фактора экономического развития и повышения уровня жизни населения.

Методика исследования

Пространственное развитие России имеет сегодня первостепенное значение с учетом обширных малозаселенных и незаселенных территорий, проблем демографического характера, нехватки трудовых ресурсов, продолжающихся процессов трудовой миграции и урбанизации [1, 2]. В условиях геополитической напряженности и ограничений санкционного характера обеспечение стабильного и равномерного социально-экономического развития всех регионов страны является приоритетной задачей, требующей оперативного решения и совершенствования нормативно-правовой базы.

Основные приоритеты, цели и задачи регионального развития страны, а также меры по их достижению, сформулированы в Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 г. с прогнозом до 2036 г. (*далее* Стратегия). Стратегия предусматривает максимальное вовлечение пространства в достижение национальных целей с учетом

необходимости эффективного использования имеющихся ресурсов и играет ключевую роль в системе документов стратегического планирования [3].

Реализация Стратегии направлена на преодоление негативных тенденций пространственного развития, поиск новых возможностей и подготовку ответов на актуальные вызовы, в том числе научно-технологического характера [4]. Базовым пространственным приоритетом, согласно Стратегии, являются опорные населенные пункты, которые обеспечивают системное развитие прилегающих территорий, их инфраструктуры и экономики в целом.

Приоритетное развитие опорного населенного пункта способствует реализации национальных целей и обеспечению национальной безопасности, в том числе за счет обеспечения доступности образования, медицинской помощи, услуг в сфере культуры и иных потребностей для жителей прилегающей территории. В единый перечень опорных населенных пунктов включено 2160 городов, поселков городского типа и сел.

С исторической точки зрения идея опорных населенных пунктов не нова. Концепция равномерно распределенных в пространстве поселений, образующих иерархическую систему, в основе своей имеет теорию центральных мест, предложенную в 1930-х гг. немецким ученым В. Кристаллером.

Во второй половине XX в. советская экономико-географическая наука сформулировала понятие «опорный каркас расселения», впервые предложенный Б. С. Хоревым. По мнению Н. Н. Баранского, «Города плюс дорожная сеть – это каркас, на котором все держится, остов, который формирует территорию и придает ей определенную конфигурацию» [5, с. 207]. Населенные пункты, входящие в опорную сеть, могли относиться как к сельским территориям с низкой плотностью населения, так и к ареалам очагового заселения. В условиях обширных и малозаселенных территорий СССР понятие опорного каркаса приобрело особую актуальность.

Под социально-экономическим (опорным) каркасом региона понимается сочетание городов и соединяющих их магистралей, характеризующееся устойчивостью. Опорный каркас можно рассматривать как динамично развивающуюся часть территориальной структуры хозяйства на федеральном и региональном уровнях. На уровне страны крупные города формируют узлы опорного каркаса. На уровне региона их дополняют остальные города и поселки городского типа. Магистрали между такими населенными пунктами (сегодня их принято называть опорными) являются линейными элементами опорного каркаса расселения.

Опорный каркас – ключевой фактор развития территории, способствующий распространению культурных, политических и экономических достижений. Здесь сконцентрированы главные институты, задающие вектор роста региона, а сама территория естественным образом ориентируется на этот каркас и во многом зависит от него – отсюда и название понятия. По отношению к опорному каркасу местности делят на две группы. Районы вокруг ключевых центров и вдоль главных транспортных артерий называются прикаркасными; территории, находящиеся вдали от центров и крупных путей сообщения – межкаркасными. Элементы каркаса выступают точками притяжения: именно в прикаркасных зонах хозяйство раз-

вивается активнее, численность населения и качество жизни выше. Чем сильнее развит опорный каркас, тем шире зона его положительного влияния и тем динамичнее растет вся территория в целом [6].

В современной научной литературе представлен ряд методических подходов к количественной оценке плотности социально-экономического каркаса территории. В рамках исследования предлагаются два варианта вычисления, основанные на ранее изложенной методике расчета интегрального показателя [7, 8].

Плотность опорного каркаса территории определяют на базе двух ключевых параметров: насыщенности региона сетью городов, а также железнодорожной и автодорожной инфраструктурами. В результате расчетов по предлагаемой методике выводится показатель W_i, который демонстрирует, насколько плотность реального социально-экономического каркаса конкретного региона отклоняется от эталонного уровня, при котором все исходные параметры достигают максимальных значений.

При первом варианте оценка плотности городской сети предполагается с учетом весового коэффициента для каждого города, определяющегося на основе численности его населения. Минимальный уровень численности населения города для включения его в опорный каркас условно предлагается на уровне 20 тыс. человек («особо малые» города). Города с меньшей численностью не рассматриваются как полноценные узлы каркаса, так как не обладают необходимым социально-экономическим уровнем развития медицинской, образовательной, культурной и торговой инфраструктуры, чтобы сформировать зону притяжения и обслуживать прилегающие территории.

Процедура определения весового коэффициента города включает три последовательных этапа. На *первом* этапе осуществляется группировка городов по категориям в соответствии с численностью населения: города с населением свыше 1 млн человек; от 500 тыс. до 1 млн человек; от 100 тыс. до 500 тыс. человек; от 50 тыс. до 100 тыс. человек; от 20 тыс. до 50 тыс. человек.

На *втором* этапе для каждой из выделенных групп рассчитывается среднее значение численности населения по совокупности входящих в нее городов.

На *третьем* этапе проводится нормировка полученных средних значений: сумма средних численностей по всем пяти группам принимается за единицу, на основании чего определяются весовые коэффициенты каждой группы по следующей формуле:

$$w_k = \frac{\overline{P}_k}{\sum_{i=1}^{5} \overline{P}_i},$$

где w_k – весовой коэффициент k-й группы городов; $\overline{P}_k$ – средняя численность населения в k-й группе.

По результатам расчетов по *первому* варианту лидирующие позиции по количеству городов, формирующих социально-экономический каркас,

занимают Московская, Свердловская и Ростовская области, а также Республики Татарстан и Башкортостан. Вместе с тем данный подход характеризуется существенным методологическим ограничением: усредненная численность населения нивелирует значимые внутригрупповые различия между городами, что потенциально снижает точность оценки их вклада в формирование каркаса.

Второй вариант устраняет данный недостаток за счет перехода от количества городов к оценке плотности городского населения – с включением в расчет только городов с численностью свыше 20 тыс. человек. При данном подходе ранжированный ряд субъектов РФ выглядит иначе: максимальная плотность социально-экономического каркаса наблюдается в Московской, Калининградской и Тульской областях (табл. 1).

При этом в ряде субъектов социально-экономический каркас фактически отсутствует. К числу таких территорий относится не менее десяти субъектов, в первую очередь, Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Камчатский край и Магаданская область, что обусловлено их огромной площадью, суровыми природно-климатическими условиями и, как следствие, низкой плотностью населения и слабой концентрацией городских населенных пунктов, способных выполнять функции узлов опорного каркаса [7].

Рассмотрим особенности социально-экономического каркаса Тамбовской области. Несмотря на выгодное экономико-географическое положение в центральной части Европейской России, регион занимает лишь 26-е место среди субъектов РФ по показателю плотности опорного каркаса территории. Данный уровень существенно уступает позициям соседних субъектов: Липецкая область находится на шестом месте, Воронежская – на девятнадцатом.

Ключевыми факторами в данном случае выступают более низкие значения ряда базовых параметров опорного каркаса Тамбовской области: плотности городской сети, плотности городского населения, а также транспортной инфраструктуры (в части автомобильных и железных дорог). Наиболее выраженный дефицит указанных показателей наблюдается в северной и южной частях региона, тогда как центральная зона демонстрирует относительно более высокие значения. Таким образом, внутрирегиональная дифференциация носит существенный характер и выступает одним из значимых факторов, сдерживающих темпы социально-экономического развития области [9, 10].

Формирование современного социально-экономического каркаса Тамбовской области имеет выраженные исторические предпосылки и осуществлялось параллельно с освоением территории и развитием хозяйства.

В первую очередь началось заселение Прицнинского района в то время, как южные лесостепные земли долгое время оставались малозаселенными из-за отсутствия естественных рубежей, защищавших от набегов кочевников. Строительство Белгородской укрепленной линии в 1630-х гг. способствовало активному освоению северной и развитию центральной частей региона, где были основаны крепости Тамбов и Козлов (современный Мичуринск) [11].

Таблица 1

Место субъектов РФ по плотности социально-экономического каркаса территории ***

Субъекты	Ранг	Субъекты	Ранг	Субъекты	Ранг
Московская обл.*	1	Челябинская обл.	27	Вологодская обл.	53
Калининградская обл.	2	Псковская обл.	28	Приморский край	54
Тульская обл.	3	Респ. Мордовия	29	Республика Хакасия	55
Республика Северная Осетия-Алания	4	Ростовская обл.	30	Сахалинская обл.	56
Чувашская респ.	5	Пензенская обл.	31	Омская обл.	57
Липецкая обл.	6	Удмуртская Республика	32	Еврейская авт. обл.	58
Курская обл.	7	Новгородская обл.	33	Амурская обл.	59
Владимирская обл.	8	Ульяновская обл.	34	Мурманская обл.	60
Белгородская обл.	9	Саратовская обл.	35	Забайкальский край	61
Самарская обл.	10	Республика Дагестан	36	Республика Калмыкия	62
Кабардино-Балкарская Республика	11	Республика Башкортостан	37	Республика Коми	63
Краснодарский край	12	Кемеровская обл.	38	Республика Бурятия	64
Брянская обл.	13	Ставропольский край	39	Иркутская обл.	65
Калужская обл.	14	Республика Марий-Эл	40	Республика Алтай	66
Республика Татарстан	15	Свердловская обл.	41	Архангельская обл.	67
Ленинградская обл.	16	Оренбургская обл.	42	Хабаровский край	68
Ивановская обл.	17	Карачаево-Черкесская Республика	43	Томская обл.	69
Орловская обл.	18	Волгоградская обл.	44	Тюменская обл.	70
Воронежская обл.	19	Астраханская обл.	45	Республика Тыва	71
Республика Адыгея	20	Костромская обл.	46	Красноярский край	72
Смоленская обл.	21	Курганская обл.	47	Магаданская обл.	73
Рязанская обл.	22	Алтайский край	48	Камчатский край	74
Ярославская обл.	23	Пермский край	49	Республика Саха-Якутия	75
Нижегородская обл.	24	Кировская обл.	50	Чукотский автономный округ**	76
Тверская обл.	25	Новосибирская обл.	51		
Тамбовская обл.	26	Республика Карелия	52		

* Субъект-эталон по плотности социально-экономического каркаса.

** Субъект-антиэталон по плотности социально-экономического каркаса.

*** Отсутствуют данные для расчета плотности социально-экономического каркаса территории следующих субъектов РФ: Чеченская Республика, Республика Крым, Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская обл., Херсонская обл.

Железные дороги, строительство которых в основном завершилось к концу XIX века, сменили речные и гужевые пути и существенно повлияли на развитие городов Тамбовского края. Следующий крупный этап роста сети поселений пришелся на предвоенные годы: появились поселок Жердевка (1937), активно развивался Мичуринск. Развитие машиностроения, металлообработки, химической и легкой промышленности стимулировало рост Тамбова, Кирсанова, Моршанска, Рассказово. В этот период возник поселок Кочетовка Мичуринского района (1938), а Красный Боевик стал городом Котовском (1940). В районных центрах Инжавино, Уварово, Мучкапский развивалась пищевая и местная промышленность, что создавало предпосылки для их преобразования в городские поселения.

В 1950 – 1970 гг. происходило активное развитие сельских населенных пунктов путем трансформации их в рабочие поселки. За этот период в области образовались четыре новых города и 13 рабочих поселков. В 1958 г. такой статус получили Мучкапский и Первомайский; в 1960 г. – Инжавино и Уварово; в 1966 г. – Дмитриевка и Сосновка; в 1968 г. – Мордово, Ржакса, Умет; в 1971 г. – Знаменка. В 1966 году городом стало Уварово, в 1973 – 1976 гг. рабочими поселками стали Новопокровка и Новая Ляда. Во многом именно в этот период сформировались основные узлы опорного каркаса, определяющие состояние и развитие региона в настоящее время [12].

С учетом природных условий и сложившейся территориальной организации хозяйства Тамбовскую область целесообразно рассматривать в разрезе трех природно-хозяйственных зон (**ПХЗ**): северной, центральной и южной (табл. 2). Такая зональная дифференциация позволяет учитывать пространственные различия при разработке управленческих решений и адресных мер по укреплению опорного каркаса.

В северной природно-хозяйственной зоне Тамбовской области доля сельского населения составляет 65 %. Напротив, в центральной зоне свыше 70 % жителей сосредоточено в городах. Это создает заметные дисбалансы в развитии муниципальных и городских округов области. Плотность населения в центральной зоне превышает северные и южные районы почти в пять раз, что свидетельствует о недостаточности развития опорного каркаса в северной и южной ПХЗ и выраженной поляризации пространства региона.

На долю городов и рабочих поселков, занимающих лишь 0,9 % площади области, приходится около двух третей всего населения, более половины объема строительных работ, три четверти промышленного производства и свыше 80 % розничного товарооборота. При этом 340 тыс. сельских жителей проживают на 99 % территории области, где уровень социально-экономического развития остается невысоким.

Экономические различия ПХЗ и между городскими и сельскими территориями еще сильнее [13]. Центральная зона фактически доминирует в экономике региона – это связано с тем, что здесь расположены два ключевых промышленных и экономических центра: Тамбов и Мичуринск. Остальные зоны при этом существенно отстают, что подчеркивает важность разработки целевых мер для их развития с учетом ключевых особенностей опорного (социально-экономического) каркаса Тамбовской области, к которым относятся:

Таблица 2

Основные административно-территориальные и демографические показатели ПХЗ Тамбовской области (на 01.01.2025 г.)

Показатели	Север	Центр	Юг	Удельный вес ПХЗ в показателях области, %		
				север	центр	юг
Количество муниципальных округов	6	7	10	26,1	30,4	43,5
Количество городских округов	1	5	1	14,3	71,4	14,3
Территория, кв. км	9814	10626	13748	28,6	31,4	40,0
Население, тыс. человек	132,4	657,9	166,0	13,8	68,8	17,4
Плотность населения, человек на км^2	13,5	62,7	12,1	–	–	–
в том числе сельского населения	8,8	15,7	6,8	–	–	–

1. *Неравномерность хозяйственного освоения*. Центральная часть региона освоена активнее всего – именно там сконцентрированы основные города и значимые населенные пункты. На юге и севере, несмотря на развитую транспортную сеть и связь с Тамбовом, условия для интенсивного экономического роста слабее: в первую очередь из-за отсутствия крупных городских центров.

2. *Роль транспортной инфраструктуры*. Каркас территории во многом определяют федеральные транспортные артерии – автомагистраль М6 (Москва – Волгоград – Астрахань) и железнодорожная линия Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону.

3. *Концентрация населения и экономики в отдельных центрах.* Опорный каркас расселения формируют семь городских округов, при этом Тамбов играет ведущую роль в развитии области – такая модель типична для многих регионов ЦФО. В Тамбовской области ярко выражена концентрация ресурсов в отдельных точках при сравнительно слабом развитии остальной территории. Основная масса городского населения живет в Тамбове и Мичуринске, тогда как малые города и сельские поселения развиваются медленнее.

Рассматривая линейную структуру опорного каркаса, можно выделить главные транспортные направления, формирующие оси урбанизации. Основные магистрали пересекают область по двум направлениям: с северо-запада на восток (Ряжск – Кирсанов) и с севера на юг (Моршанск – Борисоглебск). Ключевой осью урбанизации служит полимагистраль Первомайский – Тамбов – Кирсанов, вдоль которой расположены важнейшие узлы социально-экономического каркаса: Мичуринск, Тамбов, Рассказово, Котовск, Кирсанов. Плотность автодорог с твердым покрытием в регионе – 184 км на 1000 кв. км. Это заметно выше среднероссийского показателя (39 км), но ниже среднего по ЦФО (231 км) и значений в соседних областях. По этому показателю Тамбовская область находится на 29 месте в России. В Центральном федеральном округе регион занимает предпоследнее место, выше только Костромской области.

Планировочная ось северной ПХЗ обусловлена меридиональным направлением Тамбов – Моршанск, поскольку именно этот транспортно-экономический коридор задает вектор развития территории. Моршанск выступает здесь ключевым локальным центром, стимулирующим хозяйственную и социальную активность прилегающих районов. Наличие федеральной транспортной магистрали и крупного лесного массива с туристическим потенциалом может стать базой для дальнейшего освоения и роста этой территории. Туристическая ось вдоль реки Вороны также формируется в юго-восточной части региона.

Южная часть области характеризуется наличием радиальных транспортных коридоров: из областного центра в г. Уварово и пос. Мучкапский, г. Грязи Липецкой области, г. Волгоград. При этом малые города и поселки городского типа на юге межрайонными центрами не являются – этому мешают небольшая численность населения и ограниченные масштабы развития.

С точки зрения транспортной доступности областной центр Тамбов – наиболее удобный узел: все остальные города и районные центры находятся от него в пределах двух часов езды. Несмотря на это, ряд факторов препятствует эффективному развитию транспортно-экономических связей в регионе. В частности, большинство районных центров имеют только один выход к опорной дорожной сети. Интенсивность движения на федеральных и региональных трассах превышает проектные параметры и расчетную пропускную способность дорог, притом что качество дорожной сети зачастую не соответствует потребностям [14].

Еще одна проблема – недостаток «реальных» городов, то есть таких, которые обеспечивают полный комплекс социально-экономических услуг не только своим жителям, но и прилегающим территориям. По оценкам экспертов, в России такой статус фактически соответствует городам с населением порядка 250 тыс. человек. С этой точки зрения в Тамбовской области только Тамбов можно считать «реальным» городом. Социально-экономические показатели Тамбова и других городов региона в значительной мере дифференцированы (табл. 3).

Таблица 3

Сравнительная характеристика некоторых социально-экономических показателей городов по отношению к Тамбову, %

Город	Численность населения, тыс. человек на 01.01.2025 г.	По отношению к Тамбову			
		численность населения	оборот розничной торговли	оборот розничной торговли на 1 жителя	численность врачей на 10 тыс. человек
Тамбов	254 940	100,0	100,0	100,0	100,0
Мичуринск	87 914	34,5	19,9	56,4	48,7
Рассказово	46 264	18,1	7,1	44,0	39,0
Моршанск	38 049	14,9	7,5	50,3	57,9
Котовск	25 852	10,1	2,8	24,9	36,6
Уварово	22 754	8,9	3,3	34,9	57,4
Кирсанов	15 705	6,1	3,7	58,8	62,4

Существенное превышение показателей областного центра над остальными городами региона очевидно. Данная проблема характерна для многих регионов страны и большинства регионов ЦФО. Областные центры являются центрами притяжения как для маятниковой миграции, так и для переезда и постоянного проживания. Появление альтернативных реальных городов могло бы снизить нагрузку на областные центры, перераспределить миграционные потоки, создать новые точки экономического роста. Однако в современных условиях (демографическая ситуация, инфраструктурные ограничения, привлекательность городов федерального значения) решение данной проблемы на региональном уровне не представляется возможным в обозримой перспективе.

Подходы к преодолению данного разрыва на основе развития и поддержки опорных населенных пунктов сформулированы в Стратегии пространственного развития РФ. В число опорных включен 21 населенный пункт Тамбовской области, в том числе Мичуринск – как населенный пункт со статусом наукограда РФ, к задачам развития которых относится поддержка инфраструктуры высшего и среднего профессионального образования, реализация научных и научно-технологических проектов.

Таким образом, формирование полноценного опорного каркаса городов в Тамбовской области в современных условиях затруднено. Там, где города крупнее и расположены плотнее, лучше развито сельское хозяйство и выше уровень благополучия сельского населения. Только в семи из 23 муниципальных округов административным центром является город, причем пять из них относятся к малым (менее 50 тысяч жителей). Такое ограниченное число городов не позволяет полноценно охватить всю территорию региона социальными и иными услугами. В среднем на один город в Тамбовской области приходится 4300 кв. км территории, а в северной зоне почти 10 000 кв. км. В соседних черноземных регионах этот показатель ниже: от 2500 кв. км в Белгородской области до 3500 кв. км в Воронежской, что говорит о более плотном опорном каркасе расселения в данных регионах.

В 2023 году была проведена реформа местного самоуправления в Тамбовской области, в результате которой осуществлен переход на одноуровневую систему муниципальных округов и в регионе осталось 30 муниципальных образований – 7 городских и 23 муниципальных округа. В рамках реформы в округах введен единый механизм управления: один глава, один представительный орган, одна администрация. Существовавшие ранее иные поселения, в том числе сельсоветы, утратили статус муниципальных образований и были упразднены.

Данные изменения в системе местного самоуправления соответствуют общей концепции пространственного развития и направлены на укрепление каркаса опорных населенных пунктов. Вместе с тем ликвидация сельских советов как самого близкого к местному населению уровня власти может способствовать возникновению ряда социально-бытовых проблем и вопросов, которые ранее решались преимущественно локальным образом.

Заключение

Проведенное исследование свидетельствует о недостаточности существующего социально-экономического (опорного) каркаса на территории Тамбовской области. Целесообразна разработка и осуществление ком-

плекса мер пространственного развития, в том числе и на основе предлагаемых методик определения плотности опорного каркаса. Полагаем, что данная проблема актуальна и для других регионов страны. Дальнейшее ослабевание опорного каркаса может привести к размыванию устойчивой сети населенных пунктов и связей между ними, риску потери связности территории и, как следствие, сокращению экономического потенциала страны в целом.

Финансирование

Настоящее исследование не получило внешнего финансирования.

Funding

The present study did not receive any external funding.

Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The authors declare no conflict of interest.

Список литературы

1. Баутин, В. М. Развитие высокотехнологичного сельского хозяйства и субъектов сельской локальной экономики в условиях депопуляции сельского населения / В. М. Баутин, Е. А. Липченко // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – 2023. – Т. 98, № 11. – С. 2–6. doi: 10.31442/0235-2494-2023-0-11-2-6

2. Липченко, Е. А. Производственная структура сельской локальной экономики и территориальная организация населения / Е. А. Липченко // Никоновские чтения. – 2022. – № 27. – С. 115–118.

3. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. – URL : https://spr.economy.gov.ru (дата обращения: 10.06.2026).

4. Неуймин, Д. С. Научно-технологическое обеспечение отраслей АПК региона / Д. С. Неуймин // Вестник техносферной безопасности и сельского развития. – 2025. – № 2(41). – С. 28–32.

5. Баранский, Н. Н. Экономическая география. Экономическая картография / Н. Н. Баранский 2-е изд. – Москва : Географгиз, 1960. – 452 с.

6. Лаппо, Г. Города в пространстве России / Г. Лаппо // Отечественные записки. – 2002. – № 6(6). – URL : http://oz.m2x.ru/2002/6/goroda-v-prostranstve-rossii (дата обращения: 30.09.2026).

7. Смагин, Б. И. Сущность и методика определения показателей освоенности региона / Б. И. Смагин, С. К. Неуймин // Вопросы статистики. – 2005. – № 12. – 19 с.

8. Смагин, Б. И. Освоенность территории региона: теоретические и практические аспекты : монография / Б. И. Смагин, С. К. Неуймин. – Мичуринск : Изд-во Мичуринского государственного аграрного университета, 2007. – 124 с.

9. Экономический потенциал Тамбовской области: проблемы и точки роста / Е. В. Быковская, В. И. Меньщикова, Р. В. Жариков, В. А. Солопов, А. А. Сергеев // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2025. – Т. 13, № 3 (70). – С. 60–81. doi: 10.34220/2308-8877-2025-13-3-60-81

10. Неуймин, С. К. Динамика и особенности экономического развития Тамбовской области / С. К. Неуймин, Д. С. Неуймин // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В. И. Вернадского. – 2017. – № 2(64). – С. 79–85. doi: 10.17277/voprosy.2017.02.pp.079-085

11. Взгляд на историю. Очерк истории заселения Тамбовского края / Автор-составитель И. В. Поповичева. – Санкт-Петербург : ИВА, 2004. – URL : http://shapkino.ru/375-1/4152-1559 (дата обращения: 30.09.2026).

12. 200 лет Тамбовской губернии и 60 лет Тамбовской области : Историко-статистический сборник / Администрация Тамб. обл. и др. – Тамбов : Пролетарский светоч, 1997. – 232 с.

13. Приоритетные направления социально ориентированного развития сельских территорий / В. А. Солопов, Е. С. Мищенко, Н. В. Злобина, Н. В. Карамнова, В. М. Белоусов // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В. И. Вернадского. – 2025. – № 4(98). – С. 82–101. doi: 10.17277/voprosy. 2025.04.pp.082-101

14. Инвестиционный паспорт Тамбовской области. – URL : https://крто.рф/company/partners/investitsionnyy-pasport-tambovskoy-oblasti (дата обращения: 25.05.2026).

References

1. Bautin V.M., Lipchenko Ye.A. [Development of High-Tech Agriculture and Local Rural Economic Entities Amidst Rural Depopulation], *Ekonomika sel'skokhozyaystvennykh i pererabatyvayushchikh predpriyatiy* [Economics of Agricultural and Processing Enterprises], 2023, vol. 98, no. 11, pp. 2-6. doi: 10.31442/0235-2494-2023-0-11-2-6 (In Russ., abstract in Eng.)

2. Lipchenko Ye.A. [Production structure of the local rural economy and the territorial organization of the population], *Nikonovskiye chteniya* [Nikonov Readings], 2022, no. 27, pp. 115-118. (In Russ., abstract in Eng.)

3. Available at: https://spr.economy.gov.ru (accessed 10 June 2026).

4. Neuymin D.S. [Scientific and technological support for the region's agro-industrial complex sectors], *Vestnik tekhnosfernoy bezopasnosti i sel'skogo razvitiya* [Bulletin of Technosphere Safety and Rural Development], 2025, no. 2(41), pp. 28-32. (In Russ., abstract in Eng.)

5. Baranskiy N.N. *Ekonomicheskaya geografiya. Ekonomicheskaya kartografiya* [Economic Geography. Economic Cartography], Moscow: Geografgiz, 1960, 452 p. (In Russ.)

6. Lappo G. [Cities in Russia's Spatial Structure], *Otechestvennyye zapiski* [Otechestvennye Zapiski], 2002, no. 6(6), available at: http://oz.m2x.ru/2002/6/goroda-v-prostranstve-rossii (accessed 30 September 2026).

7. Smagin B.I., Neuymin S.K. [Essence and methodology for determining indicators of regional development/utilization], *Voprosy statistiki* [Statistical Issues], 2005, no. 12, 19 p. (In Russ., abstract in Eng.)

8. Smagin B.I., Neuymin S.K. *Osvoyennost' territorii regiona: teoreticheskiye i prakticheskiye aspekty: monografiya* [Regional territory development/utilization: theoretical and practical aspects: monograph], Michurinsk: Izdatel'stvo Michurinskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta, 2007, 124 p. (In Russ.)

9. Bykovskaya Ye.V., Men'shchikova V.I., Zharikov R.V., Solopov V.A., Sergeyev A.A. [Economic Potential of the Tambov Region: Problems and Growth Points], *Aktual'nyye napravleniya nauchnykh issledovaniy XXI veka: teoriya i praktika* [Current Trends in Scientific Research of the 21st Century: Theory and Practice], 2025, vol. 13, no. 3(70), pp. 60-81. doi: 10.34220/2308-8877-2025-13-3-60-81 (In Russ., abstract in Eng.)

10. Neuymin S.K., Neuymin D.S. [Dynamics and characteristics of the economic development of the Tambov Region], *Voprosy sovremennoj nauki i praktiki. Universitet im. V.I. Vernadskogo* [Problems of Contemporary Science and Practice. Vernadsky University], 2017, no. 2(64), pp. 79-85. doi: 10.17277/voprosy.2017.02.pp.079-085 (In Russ., abstract in Eng.)

11. Available at: http://shapkino.ru/375-1/4152-1559 (accessed 30 September 2026).

12. *200 let Tambovskoy gubernii i 60 let Tambovskoy oblasti: Istoriko-statisticheskiy sbornik* [200 Years of Tambov Governorate and 60 Years of Tambov Oblast: A Historical-Statistical Collection], Tambov: Proletarskiy svetoch, 1997, 232 p. (In Russ.)

13. Solopov V.A., Mishchenko Ye.S., Zlobina N.V., Karamnova N.V., Belousov V.M. [Priority Areas for the Socially Oriented Development of Rural Territories], *Voprosy sovremennoj nauki i praktiki. Universitet im. V.I. Vernadskogo* [Problems of Contemporary Science and Practice. Vernadsky University], 2025, no. 4(98), pp. 82-101. doi: 10.17277/voprosy. 2025.04.pp.082-101 (In Russ., abstract in Eng.)

14. Available at: https://krto.rf/company/partners/investitsionnyy-pasport-tambovskoy-oblasti (accessed 25 May 2026).

Сведения об авторах

Солопов Владимир Алексеевич – доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Коммерция и бизнес-информатика», ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный технический университет», Тамбов, Российская Федерация; ORCID 0009-0000-5881-2878; e-mail: solopov_07@inbox.ru

Неуймин Сергей Константинович – кандидат экономических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Мичуринский государственный аграрный университет», Мичуринск, Российская Федерация; ORCID 0009-0006-9384-6567; e-mail: sneuymin@yandex.ru

Неуймин Дмитрий Сергеевич – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и коммерции, ФГБОУ ВО «Мичуринский государственный аграрный университет», Мичуринск, Российская Федерация; ORCID 0009-0000-2034-2532; e-mail: nds511@yandex.ru,

About the authors

Vladimir A. Solopov – D. Sc. (Econ.), Professor, Professor of the Department of Commerce and Business Informatics, Tambov State Technical University, Tambov, Russian Federation; ORCID 0009-0000-5881-2878; e-mail: solopov_07@inbox.ru,

Sergey K. Neuymin – Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, Michurinsk State Agrarian University, Michurinsk, Russian Federation; ORCID 0009-0006-9384-6567; e-mail: sneuymin@yandex.ru,

Dmitry S. Neuymin – Cand. Sc. (Econ.), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Commerce, Michurinsk State Agrarian University, Michurinsk, Russian Federation; ORCID 0009-0000-2034-2532; e-mail: nds511@yandex.ru

Дата поступления 31.08.2026;
после рецензирования 01.10.2026;
дата принятия 02.10.2026

© Солопов В. А., Неуймин С. К., Неуймин Д. С., 2026. Данная статья находится в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии Creative Commons Attribution (CC BY) https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/