

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. АСТАФЬЕВА  
(КГПУ им. В.П. Астафьева)

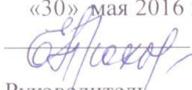
ФАКУЛЬТЕТ БИОЛОГИИ, ГЕОГРАФИИ И ХИМИИ  
Кафедра географии и методики обучения географии

Касьянова Екатерина Александровна  
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ГЕОГРАФИЯ МАЯТНИКОВОЙ МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ  
ЕМЕЛЬЯНОВСКОГО РАЙОНА

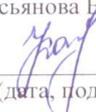
Направление подготовки 05.03.02. География  
Профиль «Экономическая и социальная география»

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ  
И.о. зав. кафедрой географии и методики  
обучения географии, к.п.н., доцент  
«30» мая 2016 г.

 Е.Н. Прохорчук  
Руководитель  
Ph.D, доцент, Дорощева Л.А.

Дата защиты 27. 06.2016г.

Обучающийся Касьянова Е.А.

17.06.2016г.   
(дата, подпись)

Оценка \_\_\_\_\_  
(прописью)

Красноярск  
2016

## Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Теоретические аспекты изучения маятниковой миграции населения.....	5
1.1. Подходы к понятию маятниковая миграция населения.....	5
1.2. Функции и факторы развития маятниковой миграции.....	11
1.3. Опыт исследования маятниковой миграции населения в Российской Федерации.....	14
Глава 2. Характеристика миграции населения Емельяновского района....	23
2.1. Экономико-географическая характеристика Емельяновского района.	23
2.2. Миграционная ситуация населения Емельяновского района.....	27
2.3. Исследование географии маятниковой миграции населения Емельяновского района.....	29
Заключение.....	39
Список использованных источников	41
.....	
Приложения.....	44

## **Введение**

В настоящее время наблюдается процесс роста городов и развитие городских агломераций. Красноярский край является не исключением. На его территории происходит процесс формирования и развития Красноярской городской агломерации.

Одним из факторов формирования и развития городской агломерации является наличие маятниковой миграции. Изучение данного процесса затруднено, так как статистический метод не дает полноценной картины формирования миграционных связей между городом и близлежащими территориями, поэтому актуальным является поиск новых методов учёта маятниковых мигрантов, с целью выявления наличия маятниковой миграции.

Для исследования был выбран Емельяновский район, так как он входит в формирующуюся Красноярскую агломерацию, и интересно проследить наличие или отсутствие миграционных связей между районом и центром агломерации.

Объектом исследования выбрана маятниковая миграция населения Емельяновского района. Предметом исследования - географические особенности маятниковой миграции населения Емельяновского района. Исходя из этого, сформирована следующая цель исследования: изучение географических особенностей маятниковой миграции населения Емельяновского района.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

1. Изучить понятие маятниковой миграции населения;

2. Рассмотреть опыт исследований маятниковой миграции населения в Российской Федерации;

3. Выявить особенности миграционной ситуации населения в Емельяновском районе;

4. Проанализировать результаты социологического опроса населения Емельяновского района;

Для исследования наличия маятниковой миграции выбраны следующие методы:

- Аналитический;
- Социологический (анкетирование);
- Статистический;
- Метод ключей.

Именно комплексный подход к изучению данной тематики позволит проанализировать ситуацию и добиться поставленной цели. Практическая значимость исследования была апробирована и опубликована в статье: Маятниковая миграция в Новосибирском районе [9].

## **ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ МАЯТНИКОВОЙ МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ**

### **1.1. Подходы к понятию маятниковая миграция населения**

Маятниковая миграция населения является объектом изучения различных наук, в связи с чем появляются различные подходы к определению данного термина. Например, В.В. Покшишевский [17] считает, что маятниковые поездки являются лишь особой формой расселения, при которой место приложения труда пространственно отделено от места сна, отдыха, общения данного лица с семьей и тому подобное, это не миграции, а скорее всего образ жизни, предполагающий повседневные загородные поездки. М. В. Курман считает, что маятниковая миграция есть не что иное, как адаптированная (приспособленная) форма стационарной миграции в условиях образования и развития городской агломерации [12]. Эту идею разделяет А.Л. Терешина, которая полагает, что маятниковые трудовые поездки имеют временный характер, объясняющийся этапностью осуществления каждой индивидуальной миграции из сельских поселений в город-центр [21]. М.В. Курман считает, что «стоит отпасть создавшимся в крупном городе-центре агломерации специфическим условиям, как маятниковая миграция резко уменьшится и уступит место стационарной»[11], понимая под специфическими условиями, ограниченные возможности заселения в границах города и регламентации прописки с

целью сокращения размеров стационарной миграции. Такое суждение невозможно применить ко всем переселениям, так как Терешина А.Л. и М.В. Курман пришли к данному выводу на основе изучения маятниковой миграции только в пределах Харьковской и Киевской агломераций. Результаты исследований в разных районах страны в 1970-е гг., свидетельствуют о существовании тесной взаимосвязи взаимозамещаемости стационарной миграции в маятниковых трудовых перемещениях населения. Так А. Марксоо указывает, что «по связанности с безвозвратной миграции маятниковые поездки можно разделить на две части. Первая из них стационарная, в основном самостоятельное явление, на возникновение которой безвозвратная миграция существенно не воздействует. Вторая часть маятниковых поездок, наоборот, тесно переплетается с безвозвратной миграцией»[15].

Ряд авторов (А.Г. Вишневский, Ю.Л. Пивоваров) рассматривают маятниковую миграцию как порождение взаимосвязанного расселения[4]. С такой трактовкой трудно согласиться, так как маятниковая миграция, осуществляя функцию передачи энергии и информации между отдельными элементами систем взаимосвязанного расселения, может рассматриваться как необходимое условие существования систем расселения, но не как его порождение. С.А. Польский и В.Р. Беленький полагают, что маятниковые поездки на работу в виду их усиливающихся масштабов становятся все более постоянным элементом территориальной структуры внегородской зоны[3].

Б.С. Хорев считает, что маятниковая миграция – это частный случай расселения населения относительно мест приложения труда без перемены места жительства (то есть живут в одном населенном пункте, а работают и учатся в другом) [24], таким образом, он рассматривает маятниковую миграцию как «механизм» урбанизации. В противовес данному тезису выступает Е.И. Рузавина. Она считает, что характеризовать современный процесс урбанизации через маятниковую миграцию методологически

неверно, поскольку она выступает как непредусмотренный побочный продукт процесса урбанизации. Маятниковая миграция происходит на поверхности процессов урбанизации, т.е. маятниковая миграция не есть миграция в собственном значении, это не перемещение населения, а его колебания. Э.Б. Алаев считает, что маятниковые поездки относятся не к миграции, а к связям, понимая под связями «объективные отношения между объектами, выражающемся в постоянном обмене веществом и энергией»[1].

Таборисская И.М. склоняется к мнению об автономности развития стационарной и маятниковой миграции. Эта точка зрения не исключает их взаимосвязи и взаимообусловленности, а также возможности перехода одной формы в другую[20]. Своё мнение Таборисская И.М. объясняет следующими специфическими особенностями маятниковой миграции, которые отличают её от стационарной миграции: маятниковая миграция представляет собой перемещение рабочей силы в чистом виде, которое носит возвратный характер, имеет однодневный цикл и не сопровождается сменой места жительства. Маятниковая миграция неотъемлемая принадлежность систем взаимосвязанного расселения. Будучи коммуникационной составляющей этих систем, трудовые маятниковые поездки обеспечивают в совокупности с другими видами местной подвижности населения общность повседневной жизни жителей сельских пунктов, входящих в их состав. Отличительной особенностью маятниковой миграции является неорганизованный характер. Если общество в определенной мере регулирует направление и размеры стационарной миграции посредством ряда экономических мер, то маятниковая миграция не является объектом планового регулирования.

Таким образом, сам термин «маятниковая миграция» достаточно условен. Если его первая часть точно отражает специфику этого вида подвижности населения, то вторая часть определения находится в противоречии с одной из основных особенностей процесса миграции, так как изменения места жительства, определяющего смысл термина «миграция как

раз и не происходит. Факт переселения как таковой отсутствует. Тем не менее, термин «маятниковая миграция» утвердился в научной среде.

Корни маятниковой миграции уходят в историю развития общественного производства. Развитие промышленности в период первоначального накопления капитала в условиях острого недостатка рабочей силы в городе и аграрного перенаселения деревни привело к значительному росту городов, в первую очередь крупных промышленных и торговых центров. Разорившиеся крестьяне в поисках средств к существованию в массовом порядке двинулись в город. Одновременно развитие капиталистического производства сопровождалось увеличением индустриального населения, к числу которых относятся не только жители городов, но и пригородов, фабричных и торгово-промышленных сёл.

Углубление общественного разделения труда и территориальная концентрация производства в городах, в условиях которой рабочих мест в городе росло намного быстрее, чем численность его жителей, всемерно способствовали процессу индустриализации населения. Развитие транспортных средств и путей сообщения со временем привело к постепенной трансформации неземледельческого отхода (по мнению В.И. Ленина, это прообраз современной маятниковой миграции) [13]. Первопричиной возникновения маятниковой миграции следует считать развитие промышленного производства в условиях несоответствия его размещению рабочей силы, а не развитие агломераций или систем взаимосвязанного расселения.

Маятниковая миграция есть демографический процесс, потому что её развитие приводит к изменению количественных и качественных характеристик населения. Так, в частности, маятниковая миграция сельских жителей в города сопровождается изменением социально-групповой и социально-профессиональной структур сельского населения, а численность рабочих и служащих, работающих в городах и сельской местности,

отличается от численности проживающих в них рабочих и служащих на величину сальдо маятниковой миграции. В компетенцию демографов входят также изучение влияния социальных и экономических факторов на характер и тенденции развития маятниковой миграции населения. В результате маятниковой миграции населения происходит изменение социальной структуры общества и положения в ней отдельных индивидов, поэтому данный процесс следует квалифицировать как социальный.

Сложность, многогранность и социологический характер маятниковой миграции как объекта исследования предполагают необходимость её изучения рядом общественных наук, каждая из которых, охватывая свою область исследования, позволит разработать комплексную характеристику этого многогранного процесса. Комплексное, всестороннее изучение маятниковой миграции разнообразных функциональных связей, познание движущих сил, условий и тенденций её развития, взаимоотношения маятниковой миграции с другими социально-экономическими процессами возможно при условии интеграции и взаимодействия наук.

Например, для экономики трудовых ресурсов, маятниковая миграция представляет интерес, как движение трудоспособного населения, оказывающее влияние на обеспеченность народного хозяйства необходимыми контингентами рабочей силы. Маятниковая миграция играет роль своеобразного балансира, уравнивающего ресурсы рабочей силы и потребность в них в отдельных населенных пунктах, исходящих в систему взаимосвязанного расселения. Таким образом, с точки зрения экономики трудовых ресурсов маятниковая миграция населения должна рассматриваться в системе «рабочая сила – народное хозяйство».

С точки зрения географии населения маятниковая миграция должна изучаться в системе «население – территория». В компетенцию этой науки входят исследование роли маятниковой миграции в формировании территориальных систем расселения, изучения пространственной структуры

этого процесса и порайонных различий в интенсивности его развития, выявления детальной картины размещения маятниковых мигрантов по территории и её изменений за определенный промежуток времени, порайонных различий в качественных характеристиках маятниковых мигрантов. Объяснение причинных зависимостей, которые лежат в основе порайонных различий в развитии маятниковой миграции, - основная задача географии населения, которая предполагает изучение пространственных закономерностей развития общественного производства и процессов урбанизации, так как они определяют объемы, направления и динамику маятниковой миграции.

Предметом интереса социологов являются взаимовлияние маятниковой миграции и социальной мобильности, изменение социальной структуры населения, социальные отношения, складывающиеся в процессе маятниковой миграции: взаимоотношения личности и социальной среды, социальная установка маятниковых мигрантов, определяющая направленность их деятельности.

Представители градостроительной науки исследуют маятниковую миграцию с точки зрения проблемы расселения трудящихся относительно мест приложения труда, задач организации движения городского и пригородного пассажирского транспорта, рациональной организации планировочной структуры городов как элементов систем расселения и ряда других специфических градостроительных проблем.

Следует отметить, что отнесение той или иной проблемы маятниковой миграции населения к сфере только одной какой-либо науки носит условный характер. Отдельные стороны маятниковой миграции настолько тесно связаны и переплетены, что их познание становится возможным лишь при консолидации усилий представителей экономической, демографической, географической, социологической и других отраслей знания и применения комплекса специфических методов, подходов и исследовательских приемов,

используемых в этих науках. Комплексный подход к изучению маятниковой миграции как многосложного объекта позволит более детально изучить данный процесс.

Таким образом, маятниковая миграция это сложный многогранный процесс, представляющий собой специфическую форму подвижности населения, в процессе которой происходит изменение места и сферы приложения труда индивида, характера его трудовой деятельности и принадлежности к той или иной социальной группе населения[20].

## **1.2. Функции и факторы развития маятниковой миграции населения**

Маятниковая миграция в зависимости от цели делится на: трудовые поездки, культурно-бытовые, рекреационные, социальные поездки. В связи с большим разнообразием целей маятниковых миграций, они выполняют несколько функций. Экономическая функция маятниковых миграций - состоит в создании средств производства с необходимыми контингентами рабочей силы, то есть транспортируемая маятниковыми мигрантами физическая, нервная и умственная энергия реализуется в сфере общественного производства. Живой труд маятниковых мигрантов делает возможным превращение средств производства из потенциальных условий общественного производства в действительное. В экономическом аспекте маятниковая миграция населения представляет собой движение рабочей силы, которое выступает одновременно в различных конкретных формах. Прежде всего, маятниковая миграция - это территориальное (межпоселенное) перераспределение рабочей силы, обусловленное развитием и характером размещения производственных сил. Кроме того, маятниковую миграцию можно рассматривать и как межотраслевое движение рабочей силы, так как она связана с перераспределением трудящихся из одной отрасли общественного производства в другую, чаще всего из сельского хозяйства в отрасли промышленности, строительства и сферу обслуживания.

Социальная функция маятниковой миграции состоит в том, что изменяется характер трудовой деятельности маятниковых мигрантов, которое сопровождается изменением их положения в социальной структуре общества, тем самым способствует улучшению социального и материального статуса мигранта: повышению трудовых доходов, профессионально-квалификационному продвижению, развитию личности.

Повышение роли городов в развитии общества сегодня во многом связано с его функциями центра производства научно-технической и культурной информации. Маятниковые мигранты, осуществляя активные ежедневные межличностные контакты в социальной среде города, являются носителями профессиональной, социальной и общекультурной информации и наряду со средствами массовой коммуникации участвуют в распространении образцов и норм городской жизни и поведения в сельской местности, способствуя тем самым повышению культурного и профессионально-образовательного уровня его жителей, сближению социальных групп населения.

Т.И. Заславская выделяет ускорительную функцию маятниковой миграции, которая отражается в стимулировании подвижности населения. Это проявляется в изменении социального и материального положения маятниковых мигрантов - сельских жителей и приобщение их к городскому образу жизни. Также оказывает немалое влияние на решение односельчан последовать их примеру в достижении условий труда и быта, близких к городским стандартам, приобретении новой профессии и осуществлении социального продвижения. Усиление миграционной подвижности населения следует оценить положительно, так как подвижность населения есть «главное условие прогрессивного развития производственных сил на всех без исключения этапах исторического развития человечества, на каждом из этапов этого развития. Подвижность индивидов, подвижность населения – глубочайшая база развития человеческой цивилизации»[10].

Территориальный, отраслевой, профессиональный и социальный аспекты маятниковой подвижности населения тесно связаны друг с другом, но характеризует процесс маятниковой миграции с различных сторон. Смена профессии, места труда и сферы его приложения отражает изменение положения индивида в системе общественного и территориального разделения труда: переход маятникового мигранта в новое социальное качество характеризует изменение его положения в социальной структуре общества.

Объемы, интенсивность, направление и качественная структура потоков маятниковой миграции определяются и регулируются совокупностью экономических, социальных, географических, градостроительно-планировочных и других факторов. Под факторами маятниковой миграции понимается совокупность объективных условий, в которых протекает этот процесс и которые либо способствуют его развитию, либо тормозят и сдерживают его.

К экономическим факторам относится интенсификация и концентрация производства и новых рабочих мест в городских поселениях; повышение производительности сельскохозяйственного труда на основе его индустриализации и высвобождения рабочей силы из сельского хозяйства; изменение территориальных и производственных сил страны и играет заметную роль в перераспределении трудовых ресурсов между отдельными отраслями экономики.

Важным фактором для развития маятниковой миграции является транспортный. Повышение технической оснащенности и модернизация подвижного состава, улучшение дорожной сети обуславливают увеличение скорости движения пригородного пассажирского транспорта и рост его емкости. Прогресс в области общественного транспорта и развитие автомобильного движения способствует сокращению затрат на трудовые поездки и расширению зоны трудового тяготения городских поселений.

Определенное влияние оказывает на развитие маятниковой миграции средства массовой информации – телевидение, интернет, газеты, которые активно пропагандируют городской образ жизни. К социальным факторам относятся: возможность социально-профессионального продвижения индивидов и повышения личных доходов, улучшение условий и режима труда.

Существенную роль в развитие маятниковой миграции играет характер расселения: плотность городских населенных пунктов, порядок их взаимного расположения в пространстве, степень зрелости систем взаимосвязанного расселения. Это фактор можно рассматривать совместно в географическом и градостроительно-планировочном аспектах.

Маятниковая миграция населения имеет глубокие социально-экономические корни и тесно связана с развитием производственных сил, приводящим неизбежно к территориальному перераспределению трудовых ресурсов и увеличению их подвижности.

### **1.3. Современный опыт исследования маятниковой миграции населения в Российской Федерации**

В связи с интенсивным ростом городов и развитием агломераций наблюдается повышение внимания к изучению маятниковой миграции населения на территории Российской Федерации. Маятниковая миграция на современном этапе обеспечивает не только перемещение сельских жителей в город, но и процесс субурбанизации, который также изменяет и систему расселения населения и географию производительных сил.

Наибольший приток населения и расширения границ агломерации наблюдается в г. Москва. Л.Карачулина, С.Блантер, Т.Рощина в своей работе рассматривают современные особенности маятниковой миграции в г. Москву. В ходе данного исследования была предпринята попытка оценить масштабы маятниковой миграции в столицу на основе полевых наблюдений и подсчетов пассажиропотоков. Расчет и анализ пассажиропотоков в Москву

был осуществлен по следующим видам въезда: 1) личный автотранспорт; 2) маршрутные такси; 3) автобусы пригородных маршрутов; 4) пригородные электропоезда. Учет проводился в наиболее активные часы движения потока маятниковых мигрантов в Москву (с 7.00 до 10.00) по некоторым направлениям автомагистралей и железных дорог, ведущих в столицу.

В ходе этих подсчетов определили, что в течение только трех утренних часов ежедневно в Москву на автотранспорте с трудовыми целями въезжает порядка 400 тыс. чел. Аналогично авторами исследования был произведен подсчет железнодорожного транспорта, прибывающего или проезжающего (останавливающегося) в г. Москву в утренние часы (7.00 – 10.00). Движение поездов пригородного сообщения в г. Москву осуществляется на 9 вокзалах. Таким образом, в целом весь пассажиропоток железнодорожных магистралей составляет 426420 человек. Суммарные результаты пассажиропотока по исследуемым типам въезда составляют в итоге порядка 750000 человек.

Для изучения качественных характеристик потока трудовых маятниковых мигрантов была разработана анкета, включающая несколько блоков исследовательских проблем: определение причин маятниковой миграции, выявление социально-демографического состава маятниковых мигрантов, определение эффективности маятниковой миграции, организационных моментов работы, условий и характера занятости в Москве, перспектив развития маятниковой миграции. Анкетный опрос проводился методом личного стандартизированного интервью. В ходе исследования было опрошено 130 человек, совершающих регулярные поездки на работу в Москву, и проживающих в населенных пунктах (разного типа) Московской области:

Основными результатами исследования являются

- неустойчивая экономическая ситуация начала – середины 1990-х гг. увеличила объемы трудовой маятниковой миграции: среди

опрошенных только 5% были вовлечены в нее до начала 1990-х гг. (при том, что средний возраст опрошенных выше 35 лет);

- подавляющая часть современных трудовых маятниковых мигрантов – люди активных трудоспособных возрастов, в силу особых физических и психологических нагрузок такого рода деятельности и передвижений практически отсутствуют пенсионеры;
- периодичность маятниковых миграций в Москву напрямую зависит от степени удаленности мест жительства от столицы;
- минимальные масштабы трудовой маятниковой миграции в Москву на основе подсчетов пассажиропотоков составили 830 - 860248 тыс. человек, в том числе около 75% - ежедневные перемещения, 25%-еженедельные;
- вклад отдельных видов транспорта в осуществление ежедневных трудовых поездок составляет: 50% - личный и общественный автотранспорт; 50% - пригородные электрички. Возрастание обеспеченности личным автотранспортом способствовало увеличению вклада этого транспортного канала в общий поток по сравнению с 1980-ми годами[8].

Особенности географии маятниковой миграции в Сибири можно рассмотреть на примере Новосибирской и Новокузнецкой агломерации.

Е.Е. Горяченко, Н.Л. Моисеенко, В.В. Иванова в статье «Диагностика социально-экономической ситуации в городской агломерации: предпосылки и барьеры» провели диагностику социально-экономических проблем, потенциальных возможностей и существующих барьеров при формировании Южно-Кузбасской городской агломерации. А также попытались выявить наличие связей между г. Новокузнецком и близлежащими территориями, с помощью проведения социологического опроса пассажиров пригородных электропоездов и автобусов, оправляющихся из Новокузнецка и прибывающих в Новокузнецк.

Анкета опроса пассажиров включала в себя вопросы о направлениях и целях поездки, их интенсивности и регулярности, основных трудностях поездки, а также блок вопросов, характеризующих удовлетворенность условиями предоставляемыми местом жительства, их оценку по сравнению с Новокузнецком и социально-демографические характеристики респондента.

В результате исследования было выявлено, что возникновению Южно-Кузбасской агломерации способствовали принципы развития данной территории, заложенные в 30-40-е годы XX века при создании угольно-металлургической базы страны. Сегодня же она развивается в направлении современной городской агломерации. Говорить о существовании Южно-Кузбасской агломерации можно по наличию интенсивных и разнообразных связей между поселениями, среди которых выделяются поставки сырья и топлива; обеспечение продукцией машиностроения; трудовая миграция; кооперация по поставкам инженерных ресурсов; торговля и сервисные услуги; образовательные услуги; медицинские услуги; услуги в сферах культуры, спорта и рекреации; обеспечение сельскохозяйственной продукцией. Условиями, способствующими усилению процессов агломерирования на территории Южного Кузбасса, являются: расширение жилой застройки; изменение установок относительно образа жизни; большое количество у горожан собственных земельных участков в пригородной зоне; наличие части инфраструктуры вдоль транспортных магистралей; повышение автомобилизации населения; развитая сеть автомобильных дорог; преимущества Новокузнецка в отношении предложения рабочих мест; диспаритет цен на жилье; единое информационное и коммуникационное пространство; уникальное сочетание физико-географических и экономико-географических особенностей.

Опрос пассажиров электропоездов и автобусов пригородного и междугороднего сообщения, совершавших поездки в границах Южно-Кузбасской агломерации, дает возможность оценить специфику

взаимодействий в пределах агломерации и их восприятие участниками миграционных процессов. Основная часть опрошенных пассажиров (58,3%) в поездке используют один вид транспорта, 33,7% – два вида транспорта, 8% три и более видов транспорта. При этом абсолютное большинство пассажиров автобусных маршрутов (84,7%) используют только этот вид транспорта, в то время как пассажиры электропоездов в большинстве своем используют два (57,8%) и более (15%) видов транспорта. Что касается затрат времени на дорогу, свыше трети ответивших (34,5%) сказали о том, что они добираются до места от получаса до часа, 23,9% тратят на дорогу от полутора до двух часов, 18,8% – от часа до полутора, 15% – более двух часов. 7,9% пассажиров добираются менее получаса. При этом почти половина трудовых маятниковых мигрантов (49,0%) затрачивают на дорогу, связанную с работой, от получаса до часа. Если говорить о частоте поездок, то более половины пассажиров совершают поездки ежедневно или 1-2 раза в неделю. Частота поездок дифференцирована по зонам проживания пассажиров, включающим населенные пункты, расположенные в радиусах до 30 км, от 31 до 60 км, от 61 до 90 км и более 90 км от Новокузнецка. В отдельную зону выделен Новокузнецк. Данные свидетельствуют о том, что жители Новокузнецка, в большинстве своем, совершают поездки 1-2 раза в неделю либо 1-2 раза в месяц. Частота поездок жителей зоны, расположенной в радиусе до 30 км от Новокузнецка самая высокая – большинство из них совершают ежедневные поездки. Далее, по мере увеличения удаленности проживания от Новокузнецка, частота ежедневных поездок уменьшается, в то время как частота еженедельных и ежемесячных поездок возрастает.

Основные цели поездок – это поездки к друзьям и родственникам, на учебу и на работу. Существенную долю (в летний и осенний сезон) также составляют поездки на дачи и загородные участки. Анализируя субъективные оценки возможностей поселений, входящих в Южно-Кузбасскую городскую агломерацию, по сравнению с Новокузнецком стоит

отметить, что жители периферии более высоко оценивают возможности для работы, отдыха, воспитания детей и медицинского обслуживания, имеющиеся в Новокузнецке, что является отражением как интенсивности агломерационных связей на данной территории, так и потенциала для их развития. В то же время, такие характеристики как отношения между людьми, криминогенная обстановка, экологические условия, большинство жителей считают более благоприятными в своем поселении, что свидетельствует о привлекательности также и своего места жительства, а, следовательно, о наличии потенциала именно маятниковых миграций, являющихся важным индикатором агломерационных взаимодействий [6].

Для выявления наличия маятниковой миграции в Новосибирском районе Новосибирской области был проведен социологический опрос населения в ходе учебной практики. Исследуемая территория находится в 5 км от восточной границы г. Новосибирск, входит в состав Новосибирской агломерации, все населенные пункты расположены вдоль железнодорожной магистрали и связаны с городом автомобильным сообщением (рис. 1).

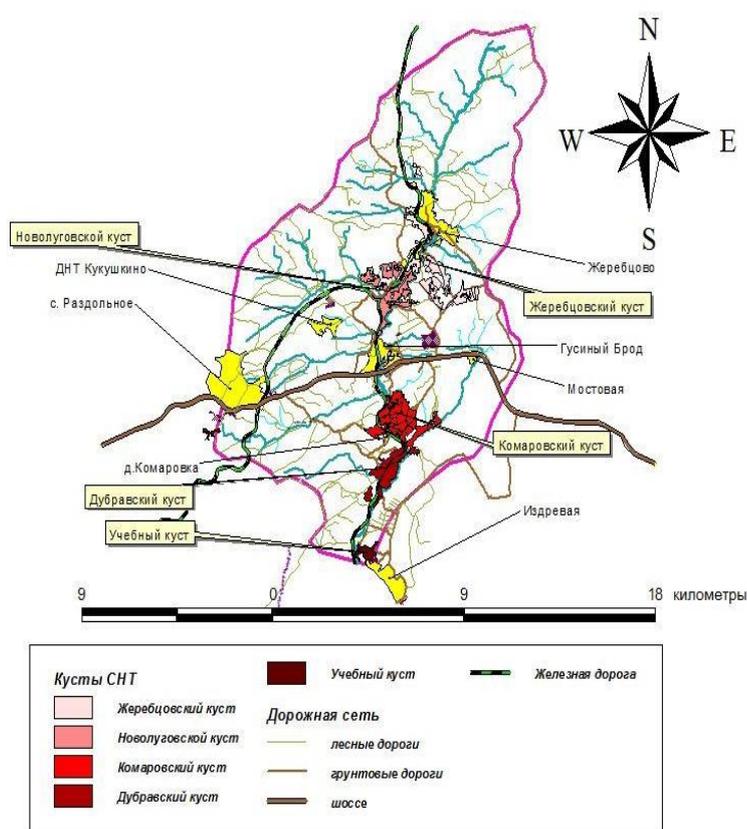


Рис.1. Размещение населенных пунктов исследуемой территории  
Новосибирского района

Для проведения опроса была разработана анкета, которая включает вопросы о целях и времени поездок в пригород/в город, о периодичности и длительности посещения пригорода/города, о возможности переезда за город/в город, а также вопросы о респонденте: возраст, профессия, семейное положение. Анкетирование проводилось в летний период времени. Опрошено 180 человек, из них 91 женщина, 89 мужчин. Респонденты разделены на 2 группы: дачное и сельское население.

Анкетирование показало следующие результаты:

- Большинство жителей деревни ездят в город каждый день (25%), на втором месте - ответ «раз в неделю» (20%). При этом если проследить зависимость между удаленностью населенного пункта от города-центра, то в п. Жеребцово (в самом удаленном от города поселке), 35% опрошенных каждый день ездят в город – это объясняется отсутствием рабочих мест в поселке; (24%) ежедневных поездок в миграции населения д. Издревая и д. Гусиный Брод, несмотря на наличие производств и социальных объектов для трудоустройства. Третью позицию занимает ответ «раз в неделю», что свидетельствует о потребности посещения города центра для реализации недельных потребностей. Если сельское население в город ездит «каждый день», то дачное население ездит «только в выходные» (44%), второе место занимает ответ «каждый день» (27%). В большинстве дачных поселений преобладает недельная миграция (в выходные дни). У дачного населения д. Гусиный Брод, наиболее удаленном от города, первую позицию занимает ежедневная миграция (55%), что подтверждает мнение местного населения об увеличении доли горожан, которые переезжают в деревню на постоянное место жительства.

- Основной целью поездок опрошенных сельских жителей являются покупки, что совпадает с недельным циклом посещения города. На втором месте - работа, что совпадает с ежедневным циклом перемещения. На 3 месте получение социальных услуг, наличие которых в городе разнообразнее и качественнее, чем в сельской местности. Основной целью поездок в пригород дачного населения является дачное хозяйство (60%) , на втором месте отдых (22%).
- На вопрос «Хотели бы вы переехать жить в город/в пригород» большинство сельского населения не рассматривают переезд на постоянное место жительства в город (67%), а городское население из города в пригород (62%).

Таким образом, проведенное социологическое исследование подтвердило наличие маятниковой миграции в Новосибирской области. При этом данная миграция постоянная, летом число мигрантов увеличивается, зимой из-за невозможности использования дач сокращается. Большинство опрошенного населения не готово или не планирует переезд в город/пригород на постоянное место жительства, несмотря на то, что большая доля сельского населения ездит на работу в город, и район отличается хорошей транспортной доступностью. Проведенное наблюдение свидетельствует о наличии на территории дачных поселений коттеджей, для постоянного места жительства. Результаты социологического опроса свидетельствуют о наличии трудовых и рекреационных связей внутри Новосибирской агломерации (Приложение А).

Таким образом, изучение характера и интенсивности маятниковой миграции населения является объектом исследования различных наук. Особенно актуальным такие исследования становятся в условиях увеличения концентрации населения в крупных городах и формирования городских агломераций. Одним из определяющих факторов развития агломерации является наличие маятниковой миграции и ее динамика.

Изучение опыта исследования маятниковой миграции населения в городах России показывает, что основным методом исследования является социологический опрос, анализ пассажиропотока и интенсивности движения по основным магистралям

## ГЛАВА 2. ХАРАКТЕРИСТИКА МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ ЕМЕЛЬЯНОВСКОГО РАЙОНА

### 2.1. Экономико-географическая характеристика Емельяновского района

Территория Емельяновского муниципального района расположена в центральной части сельскохозяйственной зоны Красноярского края. На севере район граничит с Большему́ртинским и Сухобузи́мским районами, на востоке – с землями г. Красноярска, Дивногорска и Березовского района, на западе – с Козульским и Бирилю́сским районами, на юге – с Балахтинским районом.

Площадь муниципального района составляет 744100 га. Дата образования района 3 мая 1938 года. Административный центр района расположен в ПГТ Емельяново, в 30 км от г. Красноярска[27]. В состав Емельяновского района входят 2 городских поселения: Емельяново и Кедровое, 12 сельсоветов(приложение Б).

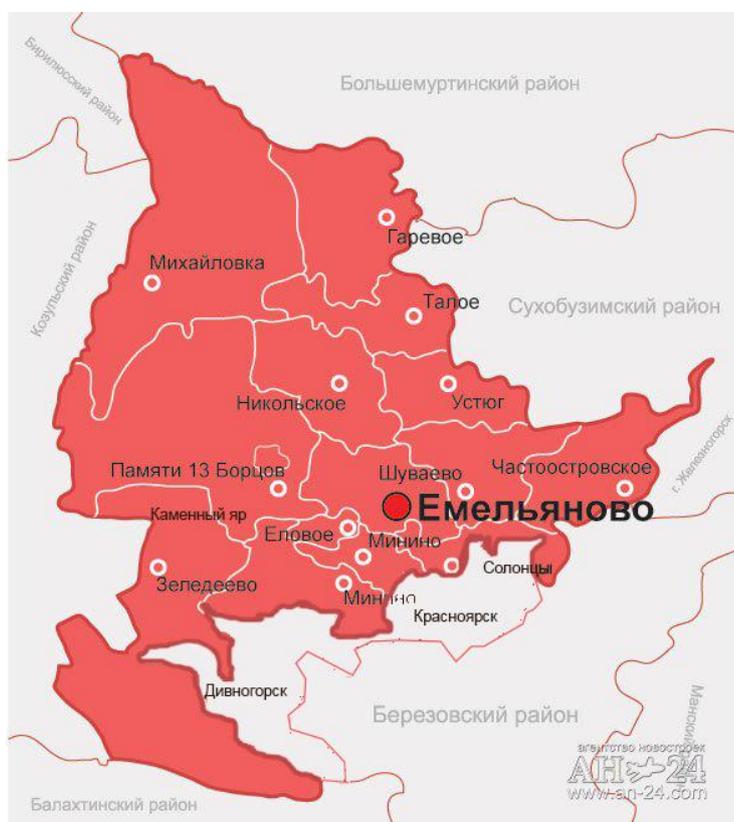


Рис.2. Административная карта Емельяновского района

Промышленное производство на территории района представлено следующими отраслями:

- добыча полезных ископаемых;
- производство пищевых продуктов;
- обработка древесины и производство изделий из дерева;
- производство машин и оборудования;
- производство резиновых и пластмассовых изделий;
- производство и распределение электроэнергии, газа и воды.

Индекс промышленного производства муниципального образования в 2010 году составил 106,7% к уровню 2009 года (84,5% в 2009 году), в том числе по видам экономической деятельности:

- добыча полезных ископаемых - 117,5 %;
- обрабатывающие производства - 109,2 %;
- производство и распределение электроэнергии, газа и воды - 100,4 %.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по крупным и средним промышленным предприятиям за 2010 год составил 5487,4 млн. рублей, темп роста в действующих ценах составил 106,61 %. Наибольшую долю в отгрузке занимают следующие виды деятельности: производство и распределение электроэнергии, газа и воды - 33,8 %; обработка древесины и производство изделий из дерева - 12,1 %; производство машин и оборудования - 36,49 %.

Производство основных видов промышленной продукции муниципального образования в 2010 году в натуральном выражении составляет: производство хлеба и хлебобулочных изделий 915,1 тонн; цельномолочная продукция 1796 тонн; мясо, включая субпродукты 1 категории 284,4 тонн; заготовка древесины 13,01 тыс. м<sup>3</sup>; пластмассы на основе природных химически модифицированных полимеров 987 тонн; обогатительное оборудование 77 штук.

Основные предприятия деревообрабатывающей отрасли:

- ЗАО «КЛМ ЭКО», где основными видами продукции являются конструкции деревянные клееные, несущие и пиломатериалы.
- ГУП Учреждение ОИК-36. Основные виды продукции – хлеб и хлебобулочные изделия, столярные изделия, садовые и приусадебные постройки, рабочие костюмы и рукавицы.
- ФГУ «Исправительная колония №7». Основные виды продукции – оконные и дверные блоки, садовые домики, барабаны и катушки деревянные, комплекты деталей ящиков деревянных.

Основные предприятия по производству машин и оборудования:

- ЗАО «Спецтехномаш». Основным видом продукции является обогатительное оборудование.

Основные предприятия по производству резиновых и пластмассовых изделий:

- ООО «Мир упаковки» - пластмассовые изделия на основе природных химически модифицированных полимеров (пищевого и промышленного назначения).

Основные предприятия по производству, передачи и распределению электроэнергии, газа, пара и горячей воды:

- ООО «Региональная тепловая компания»,
- ЕРМП «Энергосбыт»,
- ООО «Производственно-коммерческая фирма «КРАСЭНЕРГОСЕРВИС».

Приоритетным направлением развития промышленности является деревообработка.

На территории района действуют 29 предприятий, занятых производством сельскохозяйственной продукции, состоящих на самостоятельном балансе. Крупнейшие сельскохозяйственные предприятия: ОАО «Птицефабрика «Заря»; ООО «Емельяновское»; ЗАО «Частоостровское»; ОАО «Племзавод «Шуваевский»; СПК «Солонцы».

Посевная площадь сельскохозяйственных культур в 2013 году, составила 37327 га. Произведено продукции растениеводства в 2010 году 206,658 тыс. тонн (93,4%), в том числе зерна– 50,66 тыс. тонн (65,8%), овощей и картофеля – 155,996 тыс. тонн (108%). Данные изменения происходят в связи с ростом посевных площадей и урожайности.

Поголовье крупного рогатого скота в 2015 году составило 100515 тыс. голов. Поголовье птицы в 2015 году 819 тыс. голов. Поголовье свиней составляет 37527 тыс. голов, что больше в 1,3, чем в 2014 г. [21]. Производство продукции животноводства в 2014 году: производство скота и птицы на убой (в живом весе) 10420 тонн, производство молока 20409 тонн, производство яиц 173190 тыс. штук.

Территория Емельяновского района характеризуется довольно развитой дорожной сетью. Вместе с тем, размещение путей транспорта на территории района как по их протяженности, так и по качеству крайне неравномерно. Хорошо развита дорожная сеть в восточной и юго-восточной части территории и совсем слабо в северной и северо-западной.

В центральной части, ближе к южной границе, территорию района пересекает автомобильная дорога федерального значения М-53 «Байкал», в восточной части проходит автомобильная дорога краевого значения Красноярск - Енисейск. От районного центра и указанных выше дорог отходит много дорог общего пользования местного (районного) значения, связывающих все населенные пункты. Кроме того на территории района имеется множество грунтовых дорог специального назначения (сельскохозяйственных, противопожарных, лесохозяйственных), которые являются проезжими в основном в сухое время года. Общая протяженность автомобильных дорог в районе составляет 723,3 км, из них с твердым покрытием – 574 км. Одной из основных транспортных магистралей также является железная дорога Москва-Владивосток. В Емельяновском районе расположены международный аэропорт «Емельяново» и региональный

аэропорт «Черемшанка»[29 ].

Таким образом, в отношении путей транспорта, территория имеет стратегическое положение, что создает благоприятные условия для развития экономики района.

## **2.2. Анализ миграционной ситуации населения Емельяновского района**

Численность населения Емельяновского муниципального района с 2010 года (45930 человек) постепенно растет и по данным на 1 января 2016 составляет 48134 человек(приложение В). Данная тенденция обусловлена ростом коэффициента рождаемости и падением коэффициента смертности, тем самым возникает положительный естественный прирост. В 2011 г. естественный прирост составлял - 1‰, а 2015г. 3,6‰ (приложение Г) [30]. Таким образом, численность населения растет за счёт естественного прироста.

С 2011г. по 2014г. численность населения во всех сельсоветах района росла, но с 2014г в отдельных территориальных единицах рост немного снизился. Численность населения с 2015г. по 2016г. уменьшилась в Гаревском, Зелеевском, Мининском, Тальском, Устюжском сельсоветах. В связи с отрицательным естественным приростом в данных территориях, оттоком населения, удаленностью от г. Красноярск.

Численность населения более 6000 человек характерна для таких сельсоветов как – Элитовский (6245 человек), Шуваевский (6438 человек), Солонцовский (6726 человек). Такие показатели вызваны, во-первых, самыми высокими уровнями рождаемости и низкими уровнями смертности, во-вторых, близким расположением к районному центру - г. Красноярску. Также прирост населения объясняется наличием большого числа земель под личное строительство, где жители г. Красноярск активно покупают и строят загородные дачи. В виду этого появляются новые жилищные комплексы, например: «Новалэнд», «Золотая горка» и другие (приложение Д, Е).

Близость района к столице региона является одним из привлекательных факторов для мигрантов. Также географическое положение является выгодно для жителей города, которые хотят переехать в более экологически благополучный район. По данным государственной статистики Красноярского края, в Емельяновском районе наблюдаются следующая миграционная ситуация: с 2012г. наблюдается отток населения из района, но с 2015г. появилась положительная тенденция и наблюдается миграционный приток. По данным на 2015г. число прибывших составило –2105 человек, а число выбывших – 1850 человек, таким образом, впервые за 3 года наблюдается приток населения, обусловленный близостью к г. Красноярску, активной миграционной политике Красноярского края (приложение Ж).

Приток населения происходит за счёт международной миграции, а именно за счёт миграции со странами СНГ и Балтии: по данным на 2015г. в Емельяновский район приехало 392 человека и только 11 из них покинули муниципальный район. В межрегиональной и во внутрирегиональной миграции наблюдается отток населения из района: из других районов Красноярского края приехало 1491 человек, а уехало 1536 человек; из других субъектов Российской Федерации приехало 219 человек, а уехало – 297 человек (табл.1)

Таблица 1

Виды миграций Емельяновского района по данным на 2015г.

Показатели	Число прибывших человек	Число выбывших человек
По данным на 2015г. отток населения наблюдается в Еловском, Солонцовском, Чабытовском, Шартаповском, Зелёновском, Мининском, Никольском, Тальском, Усть-Туйском, Шуваловском	1491	1536
Внутрирегиональная	1491	1536
Межрегиональная	219	297
Международная	392	11
Приток со странами СНГ и Балтии	392	11
Отток из других субъектов Российской Федерации	219	297

Солонцовском и Элитовском - внутрирегиональная миграция, вызванная близким расположением к г.Красноярску и развитием тут коттеджного строительства (приложение 3).

### **2.3. Анализ результатов анкетирования населения Емельяновского района**

Расположение муниципального района в непосредственной близости от города-миллионера дает основание предполагать о наличии маятниковых миграций как сезонного, так и трудового характера. В соответствии с концепцией развития Красноярской городской агломерации Емельяновский район полностью входит в ее состав, что также является фактором актуальности исследования маятниковой миграции населения района.

Данных о маятниковой миграции в официальных статистических источниках нет, поэтому сложилась проблема подсчета маятниковых мигрантов. Для того, чтобы проверить и изучить маятниковую миграцию населения Емельяновского района с г. Красноярском, были выбраны следующие методы исследования:

- «Метод ключей», позволяющий провести выборочное исследование с помощью типичных объектов[7]. «Ключами» были выбраны: с. Частоостровское, ПГТ Емельяново и п. Каменный Яр, так как данные объекты находятся на расстоянии не более 50 км от г. Красноярска и в радиусе 1,5 часовой транспортной доступности – то есть являются крайними точками границы Красноярской агломерации, а также располагаются на разных транспортных путях: с Частоостровское – Енисейский тракт, ПГТ Емельяново – на федеральной автомобильной дороге «Сибирь» (Р225), п. Каменный Яр – на железнодорожной магистрали по маршруту Красноярск-Зелеево(табл.2).

Таблица 2

#### Характеристика транспортной доступности «ключей» [32]

«Ключ»	Расстояние до г.	Время в пути от г. Красноярска, мин.	Частота хождения
--------	------------------	--------------------------------------	------------------

	Красноярска, км.	Личноеавто	Автобус	Электричка	транспорта
с.Частоостровское	42	1,13	1,45	-	2 раза в день
ПГТ Емельяново	26	30	1,10	-	В рабочие дни: 12 раз в день
п.Каменный Яр	43	1,04	-	1,30	В рабочие дни: 6 раз в день. Выходные: 5 раз в день

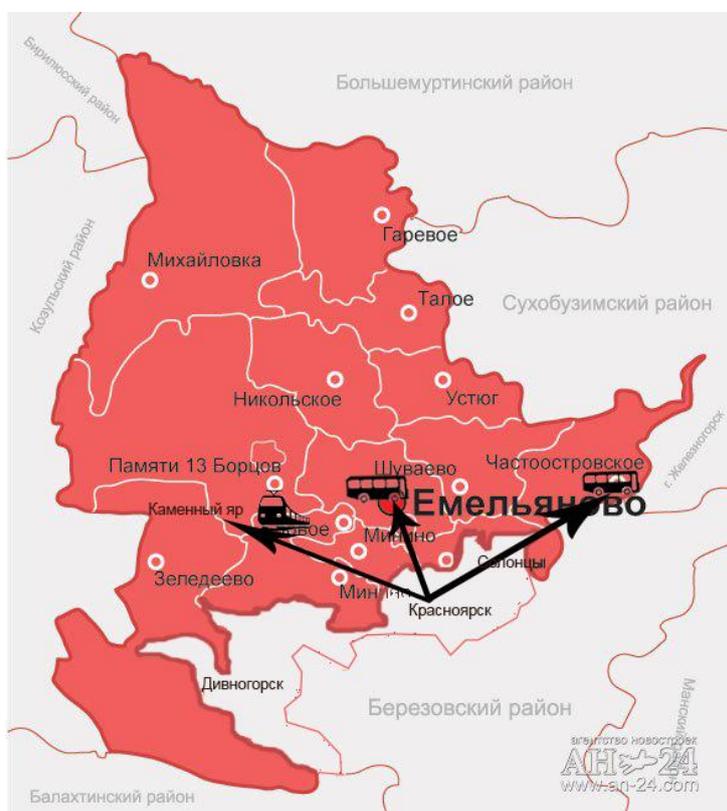


Рис.3. Расположение «ключей» исследования

- Социологический опрос. Для этого была разработана анкета, включающая в себя вопросы о целях и времени поездок в город, о периодичности посещения города, о возможности переезда в город, о видах транспорта для поездок (Приложение И)

В результате социологического опроса было опрошено 271 человек, из них 145 женщины, 121 мужчин. Выделенные возрастные категории при

выборе опрашиваемых были соблюдены в равных пропорциях мужчин и женщин по возрастам по 20% от всех опрашиваемых. Основной целью опроса было определение географических особенностей маятниковой миграции населения в Емельяновском районе.

Итак, исследование показало следующие результаты. При ответе на вопрос «Как часто Вы ездите в город?» равное количество респондентов ответили «каждый день» (21%) и «раз в месяц» (21%), 14% опрашиваемых ездят в город «раз в неделю», 13% респондентов ответили, что в городе бывают «только в выходные» и 13% бывают там «реже» (рис.4).

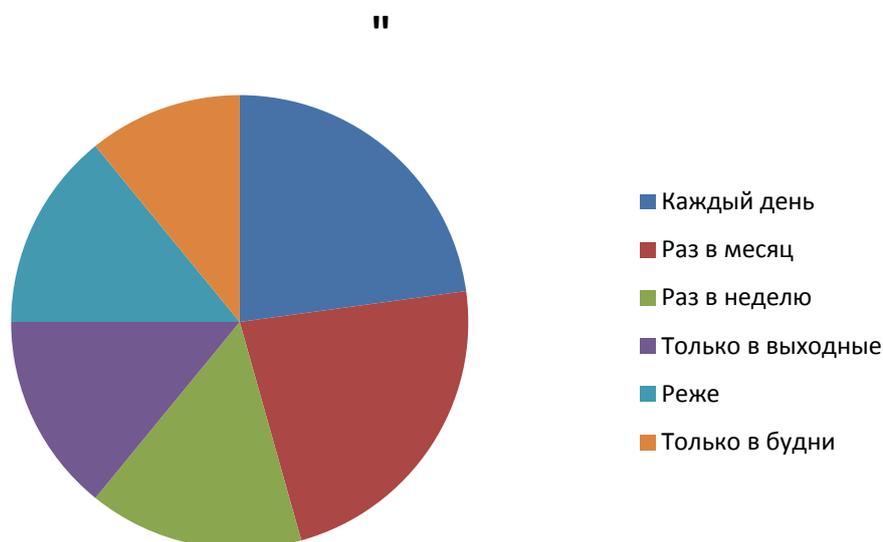


Рис.4. Частота поездок в город сельского населения

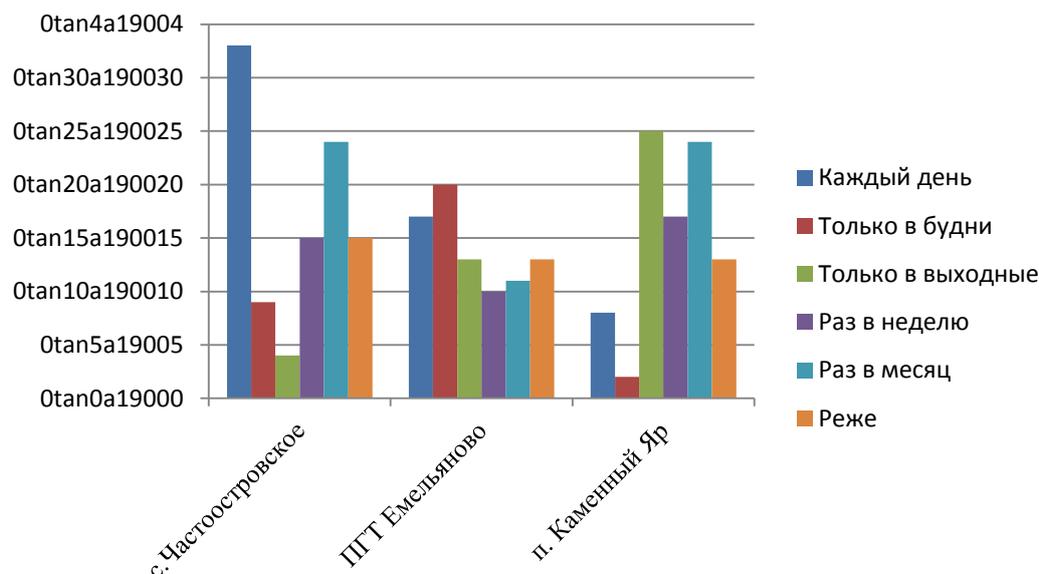


Рис.5. Частота поездок в город жителей населенных пунктов

В географическом разрезе больше всего ежедневных поездок в город осуществляют жители с. Частоостровское. Жители ПГТ Емельяново в равной степени ездят «только в будни» и «каждый день». Жители п. Каменный Яр ездят в город «только в выходные». Это связано с обеспеченностью работой населения и развитостью транспортной инфраструктуры (рис.5).

На вопрос «Какова цель поездок в город населения?» основная часть опрошенных респондентов сказали, что это «покупки» (39%). На втором месте «работа» - 20%. На 3 месте получение «социальных услуг» (13%), наличие которых в городе разнообразнее и качественнее, чем в сельской местности (рис.6)



Рис.6. Цели поездок сельского населения в город

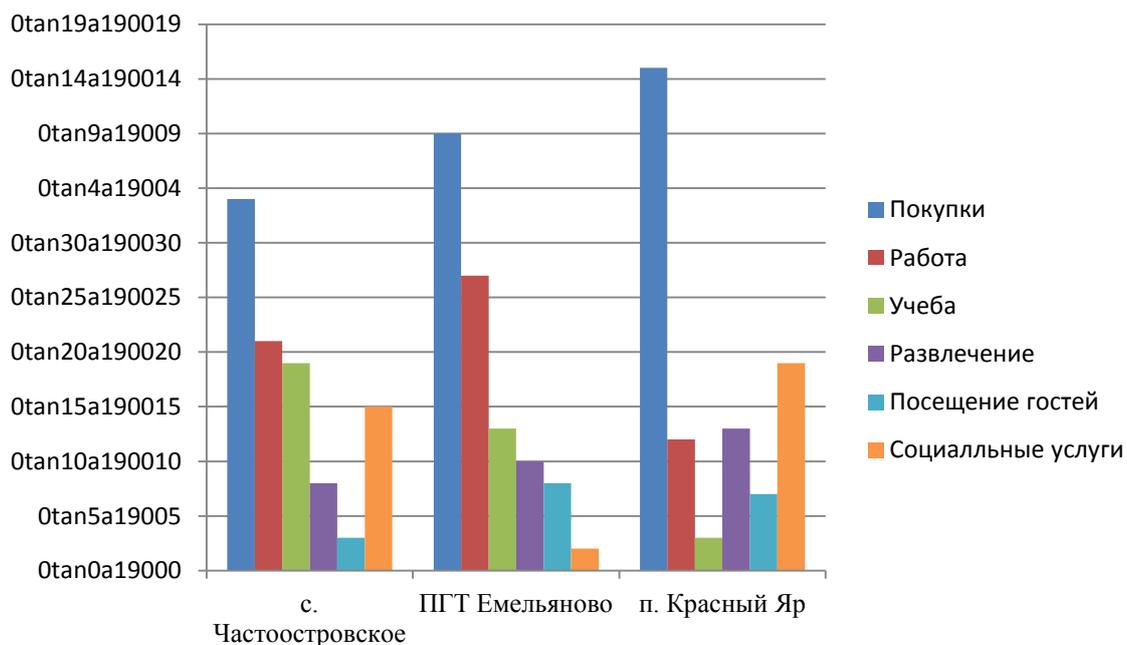


Рис.7. Цели поездок сельского населения в город по «ключам»

За покупками в город ездят 46% жителей п. Каменный Яр, что совпадает с их частотой поездок «только в выходные». 27% жителей ПГТ Емельяново и 21 % жителей с. Частооостровское ездят «на работу», что совпадает в ежедневном циклом их миграций в город. Такая ситуация вызвана близостью к городу и проблемой отсутствия работы в данных населенных пунктах, особо остро это проблема отражается у с. Частооостровское. Для с.Частооостровское и п. Каменный Яр актуальна цель поездки «Социальные услуги», так как в них отсутствуют фельдшерско-акушерские пункты, а в ПГТ Емельяново наоборот, всего 2% посещают г. Красноярск с целью «социальных услуг», так как на территории поселка городского типа работает центральная районная больница (рис. 7).

На вопрос «Какова длительность Вашей поездки?» ответы респондентов расположились следующим образом: 49% «3-5 часов», 37% опрошенных находятся в городе « 6 - 10 часов», 12% - «более суток» (рис.8).

## Какова длительность поездок в город, %

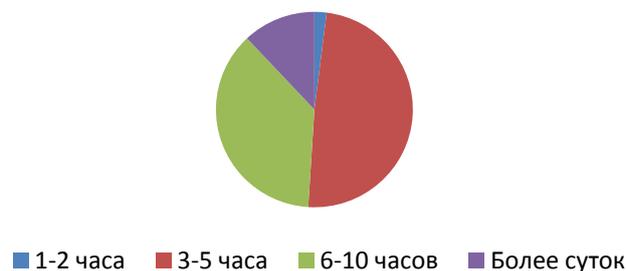


Рис.8. Продолжительность поездок в город сельских жителей

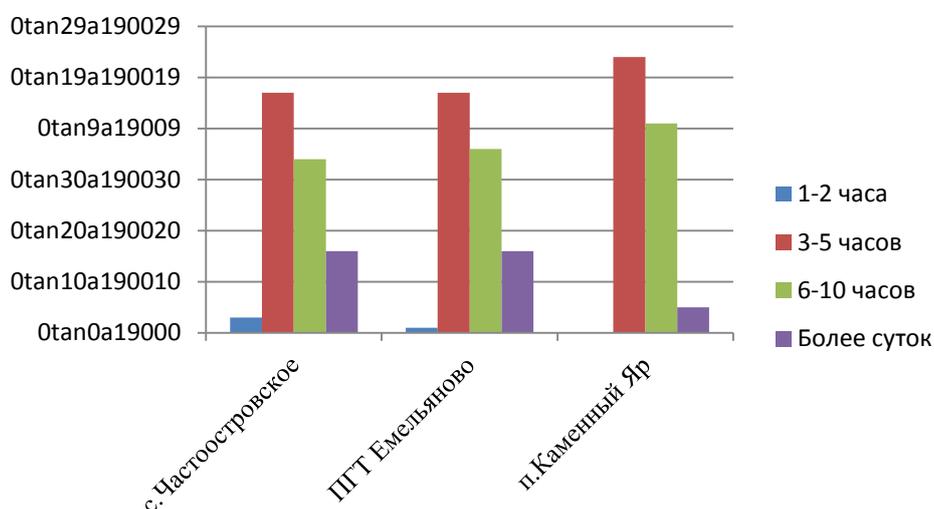


Рис.9. Продолжительность поездок в город сельских жителей в зависимости от населенного пункта

Анализ этих результатов показывает, что, несмотря на близость к городу и обеспеченность общественным транспортом, средняя продолжительность поездок жителей сельских населенных пунктов 5-7 часов. Но при этом низкий процент опрошенных, остающихся в городе более суток, указывает на возможность ежедневных миграций, то есть и отражает наличие маятниковых миграций.

На вопрос «Какой вид транспорта Вы используете для поездок в город» 40% жителей ответили, что на «личном авто», 38% опрошенных ездят на

«общественном транспорте», на «электричке» – 20% и только 2% - добираются на «попутном транспорте» (рис. 8).

### На каком транспорте респонденты ездят в город, %

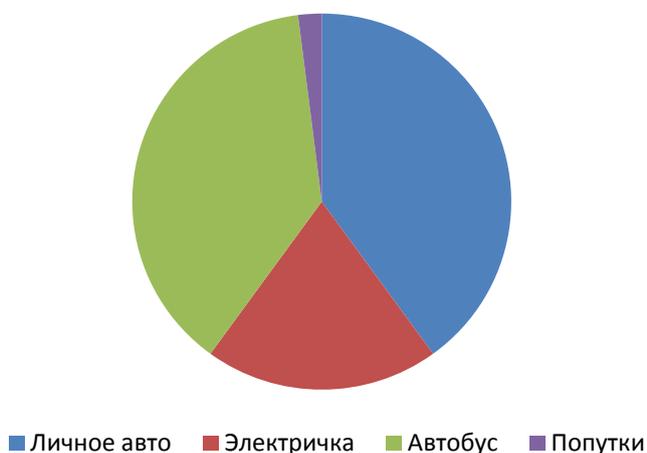


Рис.10.Использование различных видов транспорта для поездок в город

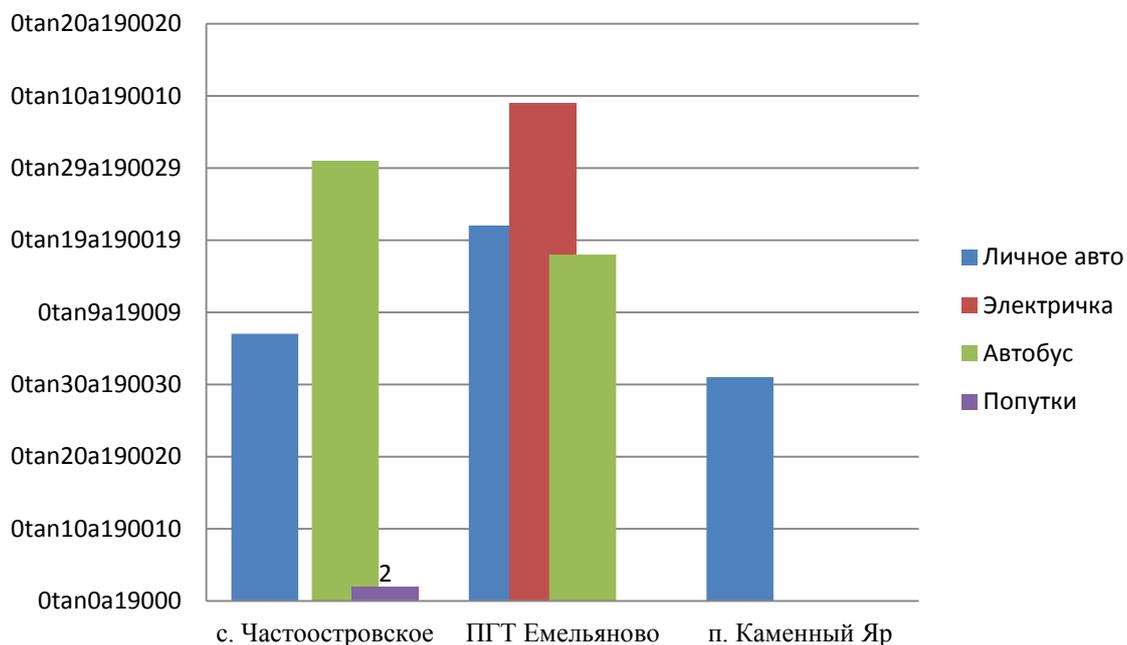


Рис.11. Использование различных видов транспорта для поездок в город в зависимости от населенного пункта

Рисунок 11 показывает, что жители с. Частоостровское выбирают основным видом транспорта – «автобус» (61%), так как это самый доступный

вид транспорта. Общественный автобус до с. Частоостровское ходит 2 раза в день. 3% опрошенных с. Частоостровское ездят на «личном авто». Жители ПГТ Емельяново предпочитают добираться до города на «собственном авто» (52%)- это обусловлено хорошей транспортной инфраструктурой и возможностью попасть в разные районы города, используя объездные дороги. На электричке добираются только жители п. Каменный Яр (69%) – так как это самый доступный и быстрый вид транспорта в данном населенном пункте.

На вопрос «Хотели бы Вы переехать в город?» положительный ответ дали 32% всех респондентов, так как считают, что в городе больше перспектив для себя и своих детей, а также более качественные социальные услуги. 68% опрошенных предпочитают жить в сельской местности (рис.12).

### Желание переехать в город,%

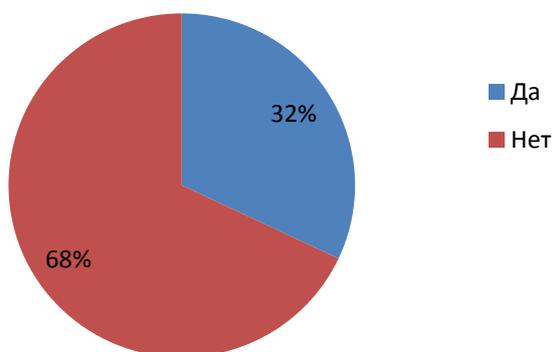


Рис.12. Желание переезда на постоянное жительство в город

Самой актуальной причиной нежелания переезжать в город является «плохая экология г. Красноярск» - так считают 27% респондентов; 26% - не могут себе позволить покупку квартиры в городе, 25% - устраивает традиционный сельский образ жизни; 9% населения не желают переезжать из-за преклонного возраста; 8% считают, что в деревне безопаснее; 5% опрошенных устраивает близость к городу, как правило, это жители ПГТ Емельяново (рис. 13).

## Причины нежелания переезжать в город, %

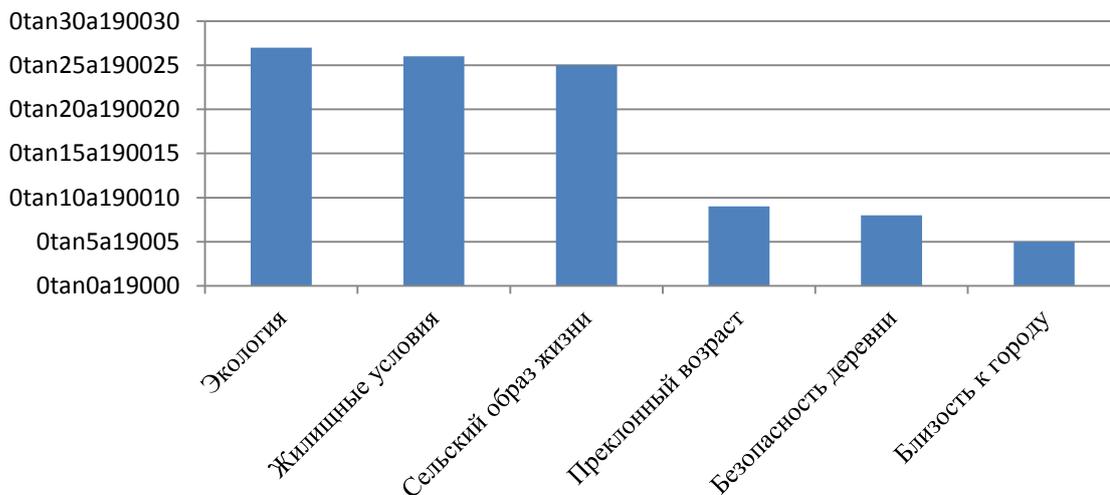


Рис.13. Причины отказа переезжать в город, %

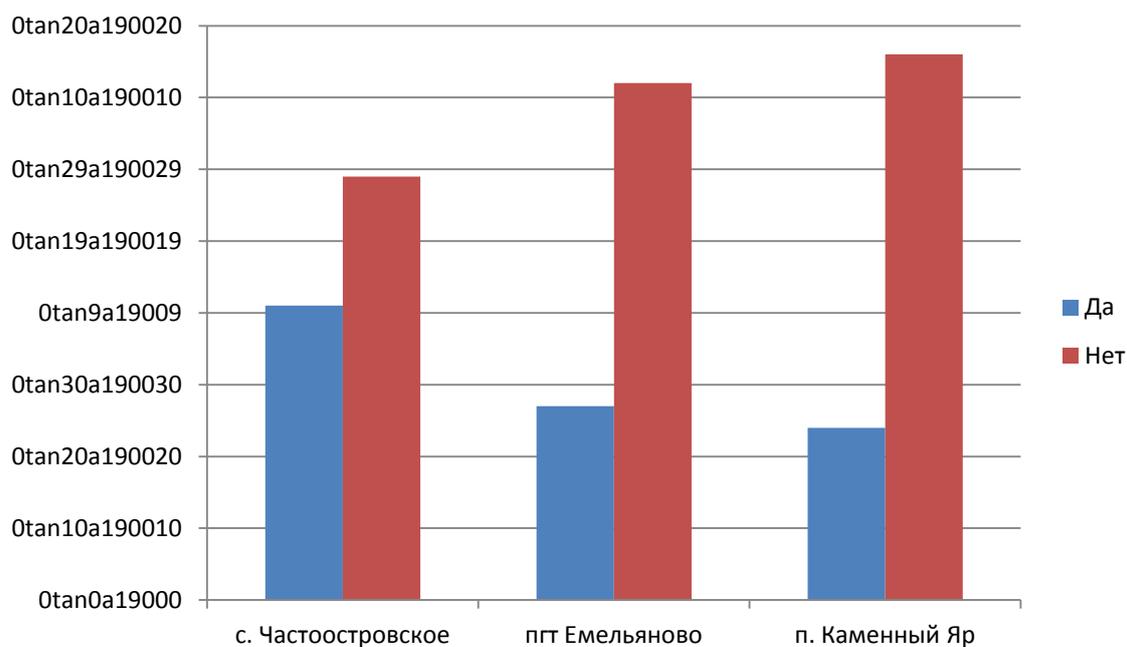


Рис.14. Желание переезда на постоянное жительство в город по населённым пунктам

При этом из рис.14 видно, что отказ переезда в город высказывает большая часть населения всех трех населенных пунктов, что подчеркивает оседлость местного населения. Жители Емельяновского района ценят преимущества расположения в непосредственной близости от города и при

этом в зеленой зоне. Отрицательными чертами размещения является ограниченность услугами и объектами инфраструктуры.

Таким образом, в результате социологического опроса было выявлено наличие маятниковых мигрантов между выбранными «ключами» и г. Красноярском. Следовательно можно говорить о наличии маятниковой миграции в целом между Емельяновским районом и г.Красноярском.

Особенностями маятниковой миграции Емельяновского района являются:

- Преобладание ежедневной и еженедельной миграции, определяемой целями: учебой и работой ежедневная, еженедельная – покупками. Ежедневная миграция характерна для с.Частоостровское и ПГТ Емельяново.
- Главной целью маятниковых поездок во всех выбранных «ключках» являются покупки, затем работа и учёба.
- Жители Емельяновского района проводят в городе более – 3-5 часов.
- Добираться до г.Красноярска предпочитают на личном авто, что объясняется наличием хорошей транспортной инфраструктурой. На электричке ездят жители п. Каменный Яр, так как это самый быстрый и доступный вид транспорта для этого населенного пункта.
- Большинство жителей не желают переезжать в г.Красноярск, так как считают, что экологические условия более благоприятные в своем поселении, сельский образ жизни привычнее для них, а также желание переехать не дает возможность покупки жилья в городе.

## Заключение

В результате исследования были решены все поставленные задачи.

Термин маятниковая миграция достаточно условен. Во-первых, это демографический процесс изменения количественных и качественных характеристик населения, социальной структуры населения и социальных отношений. Во-вторых, это движение трудоспособного населения, которое оказывает влияние на обеспеченность экономических видов деятельности рабочей силой. В-третьих, маятниковая миграция формирует территориальную систему расселения, а также изменяет его пространственную структуру. В-четвертых, изучение маятниковой миграции решает задачи организации движения городского и пригородного пассажирского транспорта, рациональной организации планировочной структуры городов. В результате этого для изучения маятниковой миграции необходимо использовать комплексный подход.

Анализ публикаций по исследованию маятниковой миграции в Российской Федерации выявил основные методы исследования это социологический опрос, анкетирование и анализ пассажирооборота. На основе этого нами была составлена анкета и апробирована в ходе учебной практики в Новосибирской области, где были выявлены связи между г. Новосибирском и Новосибирским районом, что говорит о формировании Новосибирской городской агломерации.

Ещё одной задачей являлось выявление особенностей миграционной ситуации Емельяновского района. В результате изучения статистических данных главного территориального органа государственной статистики по Красноярскому краю было выявлено, что численность населения Емельяновского района растет за счёт естественного прироста, а с 2015г. за счёт миграционного прироста. Данные результаты характерны не для всех сельсоветов муниципального района. Наиболее привлекательным для мигрантов и стабильными в плане естественного прироста являются

сельсоветы, расположенные в непосредственной близости от города: Шуваевский, Солнцовский, Элитовский. В миграции населения преобладает международная миграция, а именно за счёт миграции из стран СНГ и Балтии.

Для исследования маятниковой миграции населения Емельяновского района и её географических особенностей были выбраны «ключи» исследования: с. Частоостровское, ПГТ Емельяново и п. Каменный Яр, так как данные «ключи» входят в формирующуюся Красноярскую агломерацию и находятся в 1,5 часовой транспортной доступности. Разработана анкета для опроса населения, включающая вопросы о целях, времени и частоте поездок в город. В результате исследования было опрошено 271 человек и сформулированы выводы, что присутствуют миграционные связи, из них преобладают ежедневные и еженедельные поездки с целью покупок, учебы и работы, длящиеся в основном, от 3 до 5 часов. Данные результаты доказывают наличие маятниковой миграции между Емельяновским районом и г. Красноярск.

Таким образом, главная цель исследования выполнена.

## Список использованной литературы

1. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология / Э.Б. Алаев. - М.: Мысль, 1977г. – 127 с.
2. Бадыштова И.М. Трудовая миграция как средство выживания семьи в России.// Миграция населения. Выпуск 2: Трудовая миграция в России. Приложение к журналу «Миграция в России». – М., 2001. с. 28.
3. Беленький, В.Р. Российская деревня: из прошлого в будущее, / В.Р. Беленький, С.А.Польский. – М: О-во «Знание» РСФСР, 1991. — 53 с
4. Вишневский А.Г. Особенности загородного расселения в Харьковской городской агломерации / А.Г.Вишневский. - Киев 1966г. 67 с.
5. Горяченко Е.Е., Мосиенко Н.Л., Демчук Н. В. Городские агломерации Сибири: предпосылки формирования и барьеры развития // Регион: экономика и социология. 2011. № 3. С. 94-112.
6. Горяченко Е. Е., Мосиенко Н. Л., Иванова В. В. Диагностика социально-экономической ситуации в городской агломерации: предпосылки и барьеры/ IV Очередной Всероссийский социологический конгресс «Социология и общество: глобальные вызовы и региональное развитие», сессия 6 Городское и региональное развитие: диагностика и решения, Новосибирск, с.94-120.
7. Екеева Э В. Методы географических исследований: учебное пособие / Э.В. Екеева; Горно-Алтайск: РИО ГАГУ, 2010г.- 48с.
8. Карачурина Л., Блантер С., Рощина Т. Особенности современного этапа маятниковой миграции в Москву // Миграция в зеркале стран СНГ (молодежный ракурс): под ред. И. Молодиковой М., 2006г. 275 с.
9. Касьянова Е.А., Дорофеева Л.А. Маятниковая миграция в Новосибирском районе // География и геоэкология на службе науки и инновационного образования: Материалы XI Международной научно-практической конференции, посвященной Всемирному Дню Земли и 100-летию заповедной системы России. Вып.11 / отв. ред. Т.А.

- Ананьева; ред.кол; Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. – Красноярск, 2016. – Вып.11. – 288 с.
- 10.Козырев Ю.Н. Введение в общую подвижность населения. / Ю.Н. Козырев. - М.: 1970г. 234 с.
  - 11.Курман М.В. Маятниковая миграция населения и методика её изучения. /М.В. Курман- М.: Статистика, 1971. – 246 с.
  - 12.Курман, М.В. Роль маятниковой миграции населения и методы её изучения / М.В. Курман, - М. 1973. 267 с.
  - 13.Ленин В.И. Полное собрание сочинений / В.И. Ленин. т 8, 1971г. - 569с.
  - 14.Мальцева Е.С. Региональная трудовая миграция: современное состояние и проблемы регулирования / Е.С. Мальцева – монография - Орёл Изд-во ОФ РАНХиГС, 2013г. 256г.
  - 15.Марсоо А.О. Место маятниковой миграции в территориальной подвижности населения. / А.О. Марсоо. – Учеб. Зап. Тарт.гос. ун-та, Вып. 432. – 166с.
  - 16.Мосиенко Н. Л. Городская агломерация как объект социологического исследования // Регион: экономика и социология. 2010. № 1. с. 163-178
  17. Покшишевский, В. В. Миграции населения, как общественное явление и задачи статистического их изучения / В.В. Покшишевский. - М.: 1973. – 15 с.
  - 18.Проект концепции программы социально-экономического развития г. Красноярска до 2020г. в условиях Красноярской агломерации. Красноярск 2008г. 13 с.
  - 19.Рузавина, Е.И. Марксистско-ленинская теория народонаселения / Е.И. Рузавина. М.:1973г. №2, - 135 с.
  - 20.Таборисская И.М. Маятниковая миграция населения (теория, методология, практика) / И.М. Таборисская. – М.: Статистика 1979г. - 176 с.
  - 21.Терешина А.Л. Особенности формирования миграционных процессов в условиях Киевской области / А.Л. Терешина.- Киев, 1973 – 43 с.

- 22.Флоринская И., Т. Рощина Трудовая миграция как стратегия выживания населения малых городов России//Трудовая миграция и защита прав гастарбайтеров: практика посткоммунистических стран. – Кишинэу: Молд. ГУ, 2003. с. 199-239
- 23.Фомин И.А. Развитие городов в промышленных районах / И.А. Фомин. - М: 1974г., 113 с.
- 24.Хорев, Б.С. Проблемы городов / Б.С. Хорев. - М: Мысль, 1975. – 328 с.
- 25.Шитова Ю.Ю. Маятниковая трудовая миграция и социально-экономическая ситуация в регионах / Автореферат дис. Доктора экон. наук. – Дубна, 2010 с.13
- 26.Красноярский автовокзал. Расписание пригородного сообщения [Электронный ресурс]: [http://www.krasavtovokzal.ru/viewpage.php?page\\_id=4](http://www.krasavtovokzal.ru/viewpage.php?page_id=4), свободный. – яз. рус. URL
- 27.Официальный сайт Красноярского края [Электронный ресурс]: <http://www.krskstate.ru/msu/terdel/0/doc/56>, свободный. – яз. рус. URL
- 28.Прогноз социально-экономического развития Емельяновского района на 2012-2014 годы. Общие сведения о муниципальном образовании [Электронный ресурс]: <http://do.gendocs.ru/docs/index-381903.html>, свободный. – яз. рус. URL
- 29.Схема территориального планирования Емельяновского района [Электронный ресурс]: <http://www.nauka.x-pdf.ru/17raznoe/198241-4-ooo-arhitekturno-proektnoe-byuro-kvartal-shema-territorialnogo-planirovaniya-municipalnogo-obrazovaniya-emelyanovskiy.php>, свободный. – яз. рус. URL
- 30.Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю [Электронный ресурс]: <http://www.krasstat.gks.ru>, свободный. – яз. рус. URL
- 31.Расписание электричек [Электронный ресурс]: <https://rasp.yandex.ru/search/suburban>, свободный. – яз. рус. URL

32. Яндекс карты [Электронный ресурс]:  
<https://yandex.ru/maps/?ll=92.574330%2C56.063417&z=11>, свободный. –  
яз. рус. URL

## ПРИЛОЖЕНИЯ

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. Астафьева»

## **ГЕОГРАФИЯ И ГЕОЭКОЛОГИЯ НА СЛУЖБЕ НАУКИ И ИННОВАЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**Материалы XI Международной научно-практической конференции,  
посвященной Всемирному Дню Земли и 100-летию заповедной системы России**

Красноярск, 22 апреля 2016 г.

Выпуск 11

Красноярск  
2016

## МАЯТНИКОВАЯ МИГРАЦИЯ В НОВОСИБИРСКОМ РАЙОНЕ

Е.А. Касьянова, Л.А. Дорофеева

*Население, миграция, агломерация, социологический опрос.*

В статье рассмотрены результаты проведения социологического опроса населения по выявлению маятниковой миграции в Новосибирском районе.

## COMMUTING IN NOVOSIBIRSK REGION

E.A. Kasyanova, L.A. Dorofeeva

*Population, migration, commuting, sociological survey.*

The paper describes the results of the sociological survey aimed at identification of the commuting process in the Novosibirsk Region.

В настоящее время активно наблюдаются процесс роста городов и развитие агломераций. В отличие от традиционных поселений, агломерация возникает в результате интенсивных связей между близко расположенными населенными пунктами [1]. Одним из видов связей, характеризующих агломерационный процесс, является маятниковая миграция.

Под маятниковой миграцией, по мнению М.В. Курмана [2], понимается адаптированная (приспособленная) форма стационарной миграции в условиях образования и развития городской агломерации. Специфическими особенностями, отличающими маятниковую миграцию от стационарной, являются следующие: во-первых, маятниковая миграция представляет собой перемещение рабочей силы в чистом виде; во-вторых, перемещение рабочей силы в процессе маятниковой миграции носит возвратный характер, имеет однодневный цикл и не сопровождается сменой места жительства; в-третьих, маятниковая миграция – неотъемлемая принадлежность систем взаимосвязанного расселения, будучи коммуникационной составляющей этих систем, трудовые маятниковые поездки обеспечивают в совокупности с другими видами местной подвижности населения общность повседневной жизни жителей сельских пунктов, входящих в их состав; в-четвертых, по-разному протекает процесс адаптации мигрантов к новому образу жизни в условиях маятниковой миграции и стационарной миграции населения; в-пятых, отличительной особенностью маятниковой миграции является неорганизованный характер, если общество в определенной мере регулирует направление и размеры стационарной миграции посредством ряда экономических мер, то маятниковая миграция не является объектом планового регулирования [3].

Таким образом, маятниковая миграция является «индикатором» наличия или развития агломерации. Для выявления наличия маятниковой миграции был проведен социологический опрос населения Новосибирского района Новосибирской области, а именно в таких населенных пунктах и садоводческих сообществах, как: д. Гусиный Брод, с. Новолуговское, д. Изревая, п. Жеребцово, д. п. «Звездочка», «Дубрава», «Комета-1». Исследуемая территория находится в 5 км от восточной границы Новосибирска, входит в состав Новосибирской агломерации, все населенные пункты расположены вдоль железнодорожной магистрали и связаны с городом автомобильным сообщением.

Для проведения опроса была разработана анкета, которая включает вопросы о целях и времени поездок в пригород / в город, о периодичности и длительности посещения пригорода / города, о возможности переезда за город / в город, а также вопросы о респонденте: возраст, профессия, семейное положение. Анкетирование проводилось в летний период.

Были опрошены 180 человек, из них 91 женщина, 89 мужчин. Выделенные возрастные категории при выборе опрашиваемых были соблюдены в равных пропорциях мужчин и женщин по возрастам, по 20 % от всех опрашиваемых на каждую возрастную категорию. Респонденты были разделены на две группы: дачное и сельское население.

[235]

Анкетирование показало следующие результаты. На вопрос «Как часто вы бываете в городе?» большинство жителей деревни ответили «каждый день» (25 %), «раз в неделю» (20 %) (рис. 1). При этом, если проследить зависимость между удаленностью населенного места от города-центра, то получается: в п. Жеребцово, самом удаленном от города поселке, 35 % опрошенных каждый день ездят в город, что объясняется отсутствием рабочих мест в поселке. Меньшая доля (24 %), но тоже лидирующая, у ежедневных поездок в миграции населения д. Издревая и Гусиный Брод, несмотря на наличие производств и социальных объектов для трудоустройства. Вторую позицию занимает ответ «раз в неделю», что свидетельствует о потребности посещения городского центра для реализации недельных потребностей.

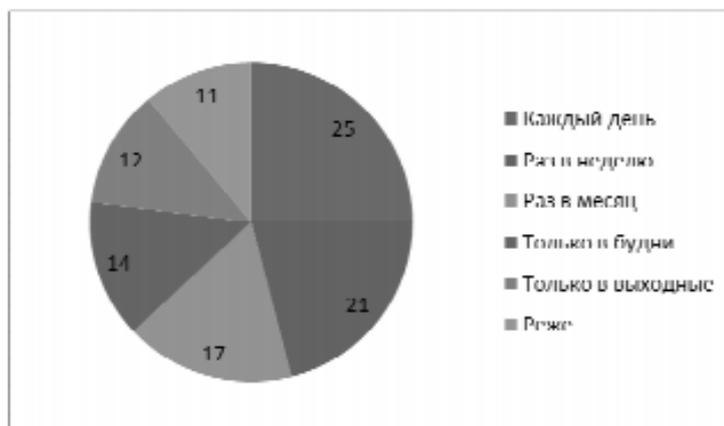


Рис.1. Частота поездок в город сельского населения, в %

Если сельское население в город ездит «каждый день», то дачное население ездит «только в выходные» (44 %), второе место занимает ответ «каждый день» (27 %) (рис. 2). В большинстве дачных поселений преобладает недельная миграция (в выходные дни). У дачного населения д. Гусиный Брод, наиболее удаленной от города, первую позицию занимает ежедневная миграция (55 %), что подтверждает мнение местного населения об увеличении доли горожан, которые переезжают в деревню на постоянное место жительства.

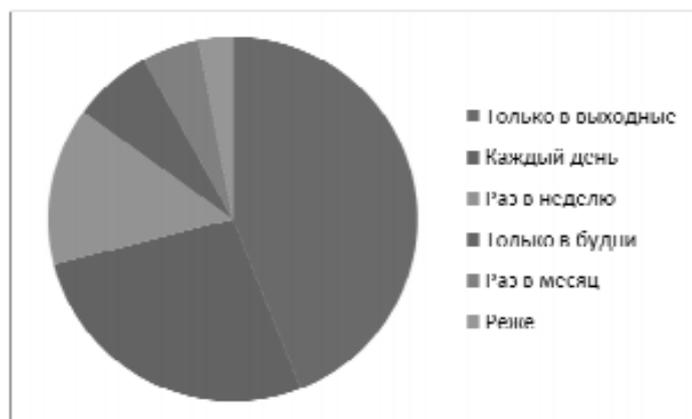


Рис. 2. Частота поездок дачного населения за город

На вопрос «Какова цель поездок в город сельского населения?» (рис. 3) основная часть опрошенных сельских жителей ответили «покупки», что совпадает с недельным циклом посещения города. На втором месте работа, что совпадает с ежедневным циклом перемещения.

[ 236 ]

На 3 месте получение социальных услуг, наличие которых в городе разнообразнее и качественнее, чем в сельской местности.

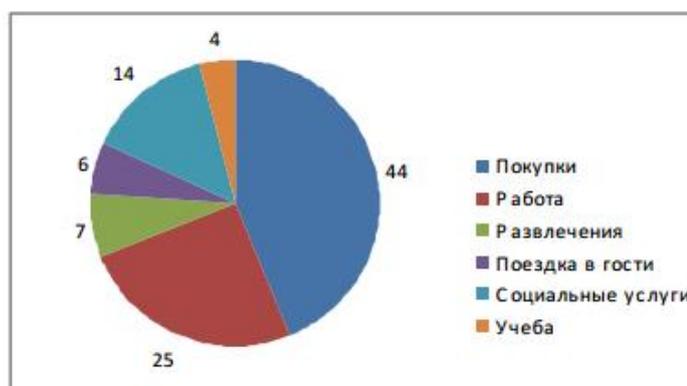


Рис. 3. Цель поездок в город сельского населения, в %

Основной целью поездок в пригород дачного населения является дачное хозяйство (60 %), на втором месте отдых (22 %), что совпадает с основными целями использования дач у россиян (рис. 4).

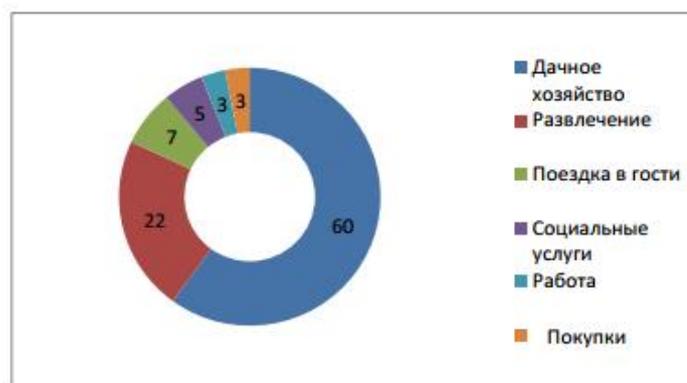


Рис. 4. Цель поездок за город дачников, в среднем по России, в %

На вопрос «Хотели бы вы переехать жить в город / пригород?» большинство сельского населения ответили, что не рассматривают переезд на постоянное место жительства в город (67 %), а городское население – из города в пригород (62 %) (рис. 5).

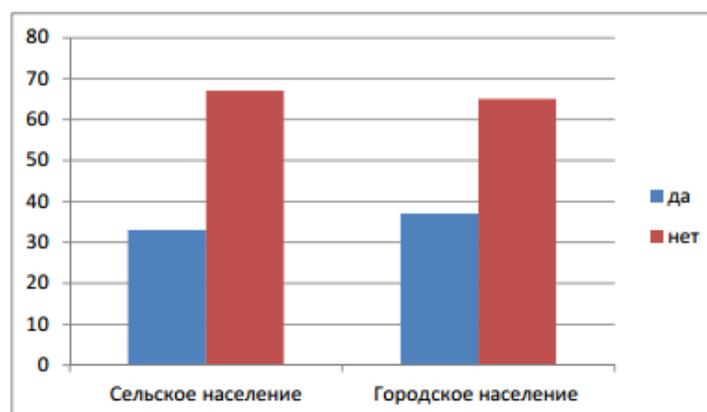


Рис. 5. Вероятность переезда сельского и городского населения в город / пригород, в %

Таким образом, проведенное социологическое исследование подтвердило наличие маятниковой миграции в Новосибирской области. При этом данная миграция постоянна: летом число мигрантов увеличивается, зимой из-за невозможности использования дач сокращается. Большинство опрошенного населения не готово или не планирует переезд в город / пригород на постоянное место жительства, несмотря на то, что большая доля сельского населения ездит на работу в город и район отличается хорошей транспортной доступностью. Проведенное наблюдение свидетельствует о наличии на территории дачных поселений коттеджей для постоянного проживания, но опрос показывает, что доля таких домовладельцев пока невелика. Результаты социологического опроса свидетельствуют о наличии трудовых и рекреационных связей внутри Новосибирской агломерации.

#### Библиографический список

1. Горяченко Е.Е., Мосиенко Н.Л. Городская агломерация как социальное пространство: подходы к исследованию // XIV Апрельская международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества (2–5 апреля 2013 г., Москва). URL: <http://regconf.hse.ru/uploads/edfce54e19addcf4e9dc3bef4619f9afc1b1c907.docx>
2. Курман М.В. Маятниковая миграция населения и методика её изучения. М.: Статистика, 1971. 246 с.
3. Табориская И.М. Маятниковая миграция населения (теория, методология, практика). М.: Статистика, 1979. 176 с.

Административное деление территории Емельяновского муниципального  
района, 2016г.

№ п/п	Наименование сельского поселения	Наименование населенных пунктов
1.	Городской округ поселок Кедровый	поселок Кедровый
2.	Городское поселение поселок Емельяново	поселок Емельяново поселок Веселая Гора деревня Крутая поселок Логовой деревня Сухая деревня Творогово
3.	Сельсовет Памяти 13 Борцов	поселок Памяти 13 Борцов деревня Малый Кемчуг
4.	Гаревский сельсовет	поселок Гаревое поселок Первомайский
5.	Еловский сельсовет	село Еловое деревня Малая Еловая
6.	Зеледеевский сельсовет	поселок Зеледеево поселок Водораздел поселок Известковый поселок Кача
7.	Мининский сельсовет	поселок Минино поселок Каменный Яр поселок Снежница
8.	Михайловский сельсовет	село Михайловка деревня Алексеевка деревня Петропавловка
9.	Никольский сельсовет	село Никольское деревня Борлок деревня Вечерницы деревня Гладкое деревня Подолка деревня Раскаты деревня Тыжновка деревня Ясная Поляна

№ п/п	Наименование сельского поселения	Наименование населенных пунктов
10.	Солонцовский сельсовет	поселок Солонцы село Дрокино
10.	Тальский сельсовет	село Талое деревня Булановка деревня Красное Знамя деревня Медведа деревня Покровка
11.	Устюгский сельсовет	село Устюг село Гляден деревня Объединение деревня Плоское деревня Погорелка деревня Суханово деревня Гаскино
12.	Частоостровский сельсовет	село Частоостровское деревня Барабаново деревня Кубеково деревня Куваршино деревня Серебряково деревня Худоногово
13.	Шуваевский сельсовет	село Шуваево поселок Арей деревня Замятино поселок Красный Пахарь поселок Минжуй поселок Придорожный село Совхоз «Сибиряк» деревня Старцево поселок Сухая Балка
14.	Элитовский сельсовет	поселок Элита поселок Арейское деревня Бугачево деревня Перово деревня Минино

Приложение В

Динамика численности населения Емельяновского района по годам, тыс. чел.

Показатель	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.
Численность населения, тыс. чел	45490	45930	46425	46961	47486	47845	47706	48134

Приложение Г

Динамика показателей рождаемости, смертности, естественного прироста населения Емельяновского района по годам, в %

Показатели	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.
Общий коэффициент рождаемости	12,4	14	15	15,4	16,2	15,6
Общий коэффициент смертности	13,4	13	13	12,1	13	12
Естественный прирост	-1	-1	2	3,3	3,2	3,6

Приложение Д

Численность населения по сельсоветам Емельяновского района, человек

Административная единица	2011г	2012г	2013г	2014г	2015г	2016г.
Гаревский сельсовет	788	769	764	723	697	680
Еловский сельсовет	1525	1541	1552	1580	1549	1558
Зеледеевский сельсовет	791	778	792	777	763	716
Мининский сельсовет	2530	2587	2637	2669	2586	2537
Михайловский сельсовет	19	8	2	916	0	
Никольский сельсовет	1346	1297	1263	1239	1225	1224

Солонцовский сельсовет	5129	5304	5591	5897	6125	6726
Тальский сельсовет	887	869	856	849	822	806
Устюгский сельсовет	2457	2481	2512	2496	2460	2453
Частоостровский сельсовет	2111	2158	2219	2250	2231	2252
Шуваевский сельсовет	6490	6496	6540	6557	6510	6438
Элитовский сельсовет	5394	5505	5692	5960	6102	6245
Сельсовет Памяти 13-борцов	3059	3114	3169	3217	3122	3132

## Приложение Е

### Естественный прирост населения по сельсоветам Емельяновского района

Сельсовет	Число родившихся, человек		Число умерших, человек		Естественный прирост, человек	
	2011г.	2012г.	2011г.	2012г.	2011г.	2012г.
Гаревский	9	22	19	26	-10	-4
Еловский	25	34	17	14	8	20
Зеледеевский	20	26	12	11	8	15
Мининский	42	24	18	35	24	-11
Михайловский		4	3			4
Никольский	20	19	8	18	12	1
Солонцовский	74	87	53	53	21	34
Тальский	7	13	9	16	-2	-3
Устюгский	33	35	41	42	-8	-7
Частоостровский	40	36	37	32	3	4
Элитовский	52	62	56	33	-7	33
Шуваевский	49	66	50	46	2	6
Памяти 13-борцов	49	56	61	65	-12	-9

Приложение Ж

Миграционный прирост населения Емельяновского района, человек

Показатель	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.
Число прибывших	1866	537	409	272	2105
Число выбывших	1371	594	622	447	1850
Миграционный прирост	495	-57	-213	-175	255

Приложение 3.

Виды миграций населения по сельсоветам Емельяновского района,  
2015г., человек

Сельсовет											
	Гаревский	Еловский	Зеледеевский	Мининский	Никольский	Солонцовский	Тальский	Устюгский	Частоостровский	Шуваевский	Элитовский
Внутрирегиональная	-28	-4	-50	-61	-15	407	-18	-19	5	-110	96
Межрегиональная	0	1	-2	-9	-1	34	-5	-14	-4	-10	10
Международная:	6	16	2	11	13	87	3	11	23	30	29
со странами СНГ и Балтии	6	16	2	11	13	86	3	11	23	3	28
с другими зарубежными странами	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Всего:	-22	13	-50	-59	-3	528	-20	-22	24	-90	135

Анкета для социологического опроса населения Емельяновского района

Здравствуйте!

Просим принять участие в социологическом опросе, проводимый с целью изучения маятниковой миграции Емельяновского района для написания диплома студентке КГПУ им. В.П. Астафьева. Внимательно прочитайте вопрос и выберите вариант, который в наибольшей степени соответствует Вашему мнению, отметьте его удобным для Вас способом. Анкета анонимна. Результаты будут использованы в обобщённом виде.

Заранее благодарим за сотрудничество!

**Вопросы:**

**1) Где Вы проживаете?**

- ПГТ Емельяново
- с. Частоостровское / д.Куваршино
- п. Каменный Яр.

**2) Как часто Вы ездите в город?**

- Каждый день
- Только в будни
- Только в выходные
- Раз в неделю
- Раз в месяц
- Реже

**3) Какова цель Вашей поездки в город?**

- Покупки
- Работа
- Учёба
- Развлечения
- Посещение гостей
- Социальные услуги

**4) Сколько обычно длится Ваш визит в город?**

- 1-2 часа
- 3-5 часов
- 6-10 часов
- Более суток
- Ваш вариант \_\_\_\_\_

**5) Какой вид транспорта Вы используете для поездок в город?**

- Личное авто
- Электричка
- Автобус
- Попутки
- Ваш вариант \_\_\_\_\_

**6) Устраивает ли Вас транспортная инфраструктура (качество дорог, расписание рейсов, состояние транспорта)?**

- совершенно не устраивает
- скорее не устраивает
- скорее устраивает
- полностью устраивает
- трудно сказать

**7) Как Вы оцениваете перспективы развития вашего населенного пункта?**

- Положительно
- Отрицательно
- Не знаю

**8) Назовите основные острые проблемы, характерные для вашего населенного пункта?**

---

---

**9) Если Вам представится возможность перевезти семью в город, вы переедете?**

- Да
- Нет

**10) Если нет, то**

почему \_\_\_\_\_

Если да, то

почему \_\_\_\_\_

**Расскажите немного о себе:**

**11) Ваш пол:**

- Мужской
- Женский

**12) Ваш возраст:**

- 18-25 лет
- 26-35 лет
- 36-45 лет
- 46-55 лет
- Более 56

**13) Ваш вид деятельности:**

- Учащийся
- Служащий
- Рабочий, сельскохозяйственный рабочий
- Предприниматель

- не работающий пенсионер
- Безработный, ищущий работу

**14) Ваша профессия?**

---

**15) Ваше семейное положение:**

- Состою в браке
- Не состою в браке

**Большое спасибо за участие в опросе, желаем Вам успеха.**