

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием.»

Обоснование иерархии пассажирских транспортных узлов в России

Бедратый Сергей Владимирович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

E-mail: bedratyy1992@mail.ru

Изучение особенностей функционирования транспортных узлов в России сейчас затруднено ввиду отсутствия универсального, всеобъемлющего и ёмкого их определения, незначительной их теоретической проработки в географии и специализированных транспортных науках, ввиду недостатка общедоступных сведений по объёмам пассажирских перевозок, единой системы данных о работе и особенностях функционирования авто- и железнодорожных вокзалов, крупных аэропортов.

Если даже и приводились типы или виды транспортных узлов, то это - лишь результат обобщения ряда аналитических работ, составленных ранее И.В. Никольским, Н.Н. Казанским, Кибальчицем О.А., Локшиным В., Согомоняном Н., пр. советскими учёными. Лучше всего отражены сведения именно о железнодорожных узлах и вокзалах, в т.ч. по характеру расположения вблизи дорог и привокзальной площади [2]. Наиболее новая типология - по финансовой успешности их работы - представлена Захаровым В.Р. в [1].

Главная цель - составление и последующее обоснование иерархии пассажирских транспортных узлов в России. Она включает в себя подразделение этих узлов по удобству работы и функционирования для пассажиров, по объёмам пассажирских перевозок из аэропортов и железнодорожных вокзалов, пр.

Предложены подходы, позволяющие рассматривать пассажирские транспортные узлы, выдвигая в качестве главного критерия не только людность (населённость) городов.

В ходе выполнения работы были выполнены следующие основные задачи:

- 1) Изучение теоретических разработок по проблемам нахождения транспортных узлов,
- 2) Обобщение и анализ годовых отчётов крупных аэропортов России, размещённых вблизи городов-миллионеров, курортов, приграничных городов, административных и прочих крупных по людности центров субъектов РФ,
- 3) Изучение ведомственной статистики ОАО «РЖД» по наиболее крупным железнодорожным вокзалам России,
- 4) Поиск параметров, наиболее полно характеризующих собственно пассажирские транспортные узлы, которые можно использовать при составлении иерархии узлов.
- 5) Первые попытки обоснования ключевого понятия «пассажирский транспортный узел».

Объект исследования - совокупность вокзалов наземных путей сообщения, аэропорты в городах с людностью более 1 млн. человек, курорты и важные морские порты, административные центры отдельных субъектов РФ.

Все данные и показатели приведены исключительно по гражданской авиации и поездам дальнего следования, отправляющихся от железнодорожных вокзалов. Использована ведомственная статистика Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» - за период с 2008 по 2013 гг. Автостанции в учёт не берутся. По автовокзалам собраны

сведения лишь об удобстве их расположения относительно центров городов.

В итоге предложены следующие основные параметры для максимально полного определения пассажирских транспортных узлов:

- 1) Расположение их на транспортной сети в разных географических масштабах,
- 2) Удобство работы и функционирования для пассажиров,
- 3) Объем перевозочной работы,
- 4) Преобладающие направления пассажиропотоков (только по аэропортам),
- 5) По подвижности относительно общей населенности городов,
- 6) Удобство расположения вокзалов и аэропортов для пассажиров,
- 7) Морфология и обрисовка контуров,
- 8) Общее число вокзалов наземных путей сообщения, аэропортов в данном узле.

Пассажирский транспортный узел не обязательно может ограничиваться лишь 1 городом, он может образовываться путем тесного взаимодействия между собой нескольких городов или групп городов. Наиболее ключевые показатели выраженности пассажирского транспортного узла - число отходящих от границ города основных наземных магистралей - не менее 3 линий [3], наличие аэропорта международного статуса, соотношение числа перевезенных пассажиров гражданской авиацией и по железным дорогам.

В постсоветский период крайне резко возросла роль авиационного узла Москвы ввиду отмены ряда межрегиональных авиарейсов или их уменьшения [4]. Поэтому вскоре предполагается выяснить степень централизации Москвы, выраженной как доля пассажиров, вывезенных самолетами в Москву, от общего пассажиропотока крупных аэропортов.

Источники и литература

- 1) Захаров В.Р. Транспортно-пересадочные узлы в системе многофункционального обслуживания пассажиров. М.: ГУУ, 2008. – 103 с.
- 2) Правдин Н.В. и др. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. М.: Транспорт, 1990. – 320 с.
- 3) Социально-экономическая география: понятия и термины. Словарь-справочник. Отв. ред. А.П. Горкин. – Смоленск: Ойкумена, 2013. – 328 с.
- 4) Тархов С.А. Изменение связности пространства России. М - Смоленск.: Ойкумена, 2015.

Слова благодарности

Выражаю огромную благодарность своему научному руководителю В.Е. Шувалову за огромную оказанную помощь в ряде теоретических вопросов транспортных узлов, а также С.А. Тархову - за предоставленные научные труды по транспортному обслуживанию в России.