

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

Пассажирское железнодорожное сообщение, как индикатор пространственной связности регионов (на примере Мурманской области)

Самбуров Кирилл Владимирович

Студент (бакалавр)

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: blok04@gmail.com

Одним из основных видов пространственных взаимоотношений территорий являются перемещения пассажиров между определёнными территориальными узлами и пунктами. Монография С.А. Тархова[1], поднявшая вопрос авиапассажирской связанности территории страны, оперирует средне-дальними масштабами, что связано с особенностями данного вида транспорта. Более полное изучение пространственной связности отдельных частей России путём анализа пассажиропотоков возможно с использованием данных о перевозках на железнодорожном транспорте.

Мурманская область, как часть Мурманского направления Октябрьской железной дороги[2], географически идентична Кольскому авиакластеру[1], что позволит наиболее корректно выявить различия между видами транспорта в аспекте связности территорий. Путём анализа пассажиропотоков были отобраны железнодорожные станции изучаемого региона, на которые приходится более 98% отправок пассажиров: Мурманск \approx 55%, Оленегорск \approx 11%, Апатиты1 \approx 17%, ПолярныеЗори \approx 3, 5%, Кандалакша \approx 11%.

Для каждой из выбранных станций был проведён анализ пассажиропотоков на основе данных из АБД АСУ «Экспресс-3», что позволило выделить основные группы отправок по отдельной станции, и в целом для региона. Для Мурманской области, так же как и для Кольского авиакластера, ключевыми связями являются перевозки между регионом и Санкт-Петербургом, а также с Москвой. Прослеживается обратная ситуация в сравнении с авиаперевозками, так как для изучаемой территории сохраняется ориентация пассажиропотоков на Санкт-Петербург, однако при рассмотрении сезонного аспекта заметно, что данное явление наиболее выражено для осенне-зимнего периода. Следовательно, тенденция гиперцентрализации на столичный аттрактор не столь выражена, как для авиасообщений.

Помимо межрегиональных связей, для Мурманской области характерно наличие значительной группы внутрирегиональных перевозок - до 10% в зависимости от сезона. Максимальные пассажиропотоки характерны для сообщений между Мурманском и Апатитами, Кандалакшей. В качестве группы взаимодействий средней дальности можно выделить связи с республикой Карелия, на которые приходится до 10-12% отправок пассажиров. В данной группе основные пассажиропотоки сосредоточены между Петрозаводском и Мурманском, Апатитами, Кандалакшей. Иные города республики не являются значительными точками притяжения для жителей Мурманской области.

Таким образом, стоит заметить, что Мурманская область, как регион с периферийным ТГП, несмотря на значительное влияние сезонного фактора, тяготеет к крупнейшим городам РФ - Санкт-Петербургу и Москве. Остальные связи менее значимы, однако для железнодорожных сообщений характерна поляризация пассажиропотоков, что приводит к увеличению значимости железной дороги в средне-ближнем взаимодействии между населёнными пунктами.

Источники и литература

- 1) Тархов С. А. Изменение связности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). – М.– Смоленск: Ойкумена, 2015. – 154 с.
- 2) Сайт Октябрьской железной дороги: <http://ozd.rzd.ru/>