

ОПЫТ ТИПОЛОГИИ РЕГИОНОВ ПО МОДЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ МЕСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Самбуров К.В.

Институт наук о Земле СПбГУ,
Санкт-Петербург
E-mail: blok04@gmail.com

Транспорт является неотъемлемой частью жизни любого региона. Перевозки грузов, пассажиров связывает воедино территории, населённые пункты, промышленные объекты. Функционирование единой региональной транспортной системы в большой степени зависит от решений властей субъекта Российской Федерации. Они вырабатывают концепцию функционирования данного комплекса во всех его аспектах. Осуществление пассажирского сообщения на территории региона также не является исключением.

Региональная транспортная система[2] – это взаимообусловленное сочетание транспортных коммуникаций и работы средств транспорта в пределах социально-экономических территориальных единиц, в рамках транспортных сетей общего пользования.

Местные пассажирские перевозки - неотъемлемая часть региональной транспортной сети, позволяющая жителям региона удовлетворять свою потребность в транспортных услугах. Данный вид перевозок связывает населённые пункты с районными и региональными центрами, а также данные центры между собой. В сфере местного сообщения функционирует 4 вида транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, авиационный).

Одной из важнейших функций управления властей в регионе является обеспечение функционирования транспортной сети посредством договора с транспортными компаниями. Заключение контракта с компаниями-перевозчиками происходит по различным схемам. Договор на автобусное обслуживание [1] – регион устраивает конкурс среди компаний, заключается договор на перевозки, при сохранении функции контроля за исполнением контракта на региональных властях. В железнодорожном транспорте с 2011 года во всех регионах РФ действуют иная схема [5]: заказ региона на пригородное сообщение (маршруты, составность, интенсивность), исполнение компанией-перевозчиком, компенсация из средств регионального бюджета убытков пригородных пассажирских компаний.

Для анализа регионов по моделям транспортной политики в сфере местного пассажирского сообщения в работе были использованы следующие показатели:

1. Перевозки пассажиров автотранспортом во внутрирегиональном сообщении (исключая города >100 тыс.чел.), тыс. чел.;
2. Перевозки пассажиров в пригородном жд сообщении, тыс. чел.;
3. Количество сельских населённых пунктов, обслуживаемых автобусными маршрутами;
4. Доля снп, обслуживаемых автобусами, %;
5. Средняя интенсивность движения на направлении в регионе, пар в сутки;
6. Объём компенсаций пригородным пассажирским компаниям, заложенный в бюджете региона, %;
7. Число перевезённых пассажиров в авиационном сообщении, тыс. чел.

Данный комплекс объективных показателей позволяет наиболее полно отобразить особенности функционирования регионального транспортного комплекса в условиях ограниченной статистической базы. Однако рассматривать функционирование пассажирского сообщения в субъектах РФ без учёта особенностей транспортной системы региона не имеет смысла. Рассмотрим в ходе анализа две современные типологии транспортных систем социально-экономических территориальных единиц. Типология региональных транспортных систем, выдвинутая П. М. Крыловым[2], построенная на принципе схожести систем, оперирует страновым масштабом, что делает её непригодной для изучения выбранного масштаба федеральных округов. Типология локальных транспортных систем А. Н. Приваловского[4], построенная на принципах транспортной освоенности территории, оперирует уровнем экономических микрорайонов и не привязана к административно-территориальному делению. Путём генерализации последней типологии выделим пять основных типов транспортных систем (далее – ТС) в Северо-западном федеральном округе (рисунок 1):

1. ТС неосвоенных территорий – территории с наименьшей транспортной освоенностью, для них характерна наименьшая густота дорожной сети с практически полным отсутствием дорог с твёрдым покрытием, отсутствие железнодорожного транспорта;
2. ТС транзитно-сырьевого типа – территории с малой транспортной освоенностью, однако с наличием крупных наземных транспортных магистралей, обеспечивающих перевоз грузов от крупных месторождений полезных ископаемых;
3. ТС лесопромышленного типа – территории со средней транспортной освоенностью, значительной долей автодорог, однако с низкими значениями числа дорог с твёрдым покрытием, пригодным для автобусного сообщения;
4. ТС промышленно-аграрного типа – территории с транспортной освоенностью выше среднего, относительно высокой густотой транспортных сетей, более высокой долей автодорог с твёрдым покрытием;
5. ТС пригородного типа – характеризуется наибольшей транспортной освоенностью, наибольшей густотой и сложностью транспортных сетей, наибольшей долей автодорог с твёрдым покрытием.

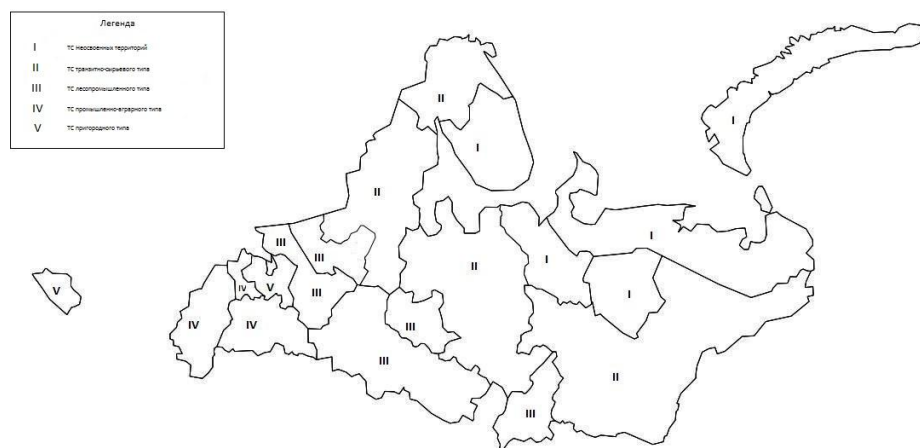


Рисунок 1. Типы внутрирегиональных транспортных систем СЗФО

По разделению территории региона на ТС можно все регионы разделить на две группы: с моноструктурной системой и с полиструктурной, для регионов с сочетанием двух и более типов ТС.

После анализа статистических данных[3,6,7] можно разделить регионы по моделям транспортной политики в сфере местных пассажирских перевозок:

- Регионы с преимущественным развитием авиационного транспорта – Ненецкий автономный округ;
- Регионы с преимущественным развитием автомобильного транспорта – Вологодская, Калининградская, Мурманская, Новгородская и Псковская области;
- Регионы с развитием всех видов транспорта – республики Карелия и Коми, Архангельская и Ленинградская области.

Возможно также классифицировать по эффективности существующих моделей:

- Регионы с удовлетворительным транспортным обеспечением населения – республика Коми, Архангельская, Калининградская, Ленинградская и Мурманская области;
- Регионы с частично удовлетворительным транспортным обеспечением населения – Вологодская, Новгородская, Псковская области, Ненецкий АО – для областей данного типа характерен рост социальной напряжённости, связанный с ухудшением транспортной ситуации в регионе в связи с неудовлетворительным состоянием жд комплекса;
- Регионы с неудовлетворительным транспортным обеспечением населения – республика Карелия – одно из наименьших в РФ объёмов автобусного сообщения, невысокая обеспеченность и интенсивность пригородного железнодорожного транспорта.

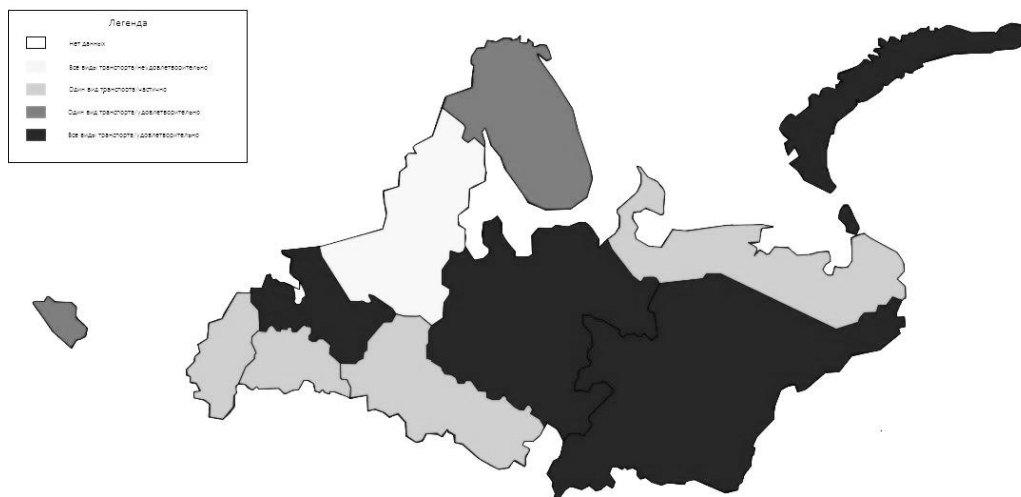


Рисунок 2. Типы регионов по модели транспортного обслуживания населения во внутрирегиональных перевозках

Составив сводную карту по рассмотренным типологиям (рисунок 2) можно сделать ряд выводов:

- Полное удовлетворение транспортных потребностей населения одним видом транспорта затруднено и возможно лишь при определённых условиях – высокая плотность дорожной сети (Калининградская область) или сверхконцентрация населения в городах (Мурманская область);

- Моноструктурные регионы тяготеют к развитию одного вида транспорта, полиструктурные к развитию всех видов транспорта, для полиструктурных исключением является Мурманская область;
- Регионы с преимущественным развитием одного вида транспорта находятся в наименее устойчивом положении, в перспективе возможно значительное ухудшение ситуации в Калининградской, Новгородской и Псковской областях;
- Создание и проработка эффективной транспортной политики требует от региональных властей учёта особенности транспортной системы.

Литература

1. Закон Вологодской области от 6 октября 2013 года №3150-03 «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Вологодской области».
2. Крылов П.М. Типология региональных транспортных систем России. Автореферат кандидатской диссертации. - М.: ИГ РАН, 2007.
3. Олейников В.А. Экономическое и техническое обоснование развития региональных авиаперевозок в России – СПб: ИнтерАэроКом-2010, 2010.
4. Приваловский А.Н. Типология локальных транспортных систем России. Автореферат кандидатской диссертации. - М.: ИГ РАН, 2008.
5. Реформирование пассажирского комплекса как инструмент обеспечения мобильности населения и транспортной доступности регионов - круглый стол №6 VI Конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство. 10 лет реформе железнодорожного транспорта».
6. Сайт Федеральной службы государственной статистики <http://www.gks.ru/>
7. Федеральная служба государственной статистики. Транспорт и связь в России – 2014г.