

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

**Динамика пространственного охвата пассажирскими железнодорожными перевозками дальнего следования в период с 2008 по 2016 год на примере республики Карелия**

**Научный руководитель – Чистобаев Анатолий Иванович**

***Самбулов Кирилл Владимирович***

*Студент (магистр)*

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт наук о Земле,

Санкт-Петербург, Россия

*E-mail: blok04@gmail.com*

Железнодорожный транспорт характеризуется ярко выраженной сетево-узловой структурой, где крайне важную роль играют узловые элементы - станции. Изучение трансформации пассажирского железнодорожного сообщения невозможно без выявления изменения структуры данных элементов.

Республика Карелия характеризуется крайне важным значением в структуре железнодорожных пассажирских перевозок поездов дальнего сообщения - более 68% перевезённых пассажиров в 2016 году[2]. В период с 2008 года по 2016 произошло значительное сокращение объёмов перевозок - почти на 32%, при этом число станций, принимающих поезда дальнего сообщения, также сократилось на 32% со 122 до 83. Характерный моноцентризм за изучаемый период усилился. Доля Петрозаводска в общей структуре пассажирских перевозок возросла с 58,2% до 65,5%, что подчёркивает ориентацию потоков на региональный центр.

Наиболее важными изменениями в географии маршрутов за изучаемый период стали: отмена прицепных вагонов, курсирующих по линии Лодейное Поле - Янисъярви, Брусничная - Лендеры, Ледмозеро - Юшкозеро, а также сокращения числа тарифных остановок у поезда №91/92 Мурманск - Москва - Мурманск[1]. При этом поезд №91/92 сохранил остановки, но они перешли в ряд технических, непредназначенных для посадки пассажиров. Можно отметить, что сжатие пространства, охваченного пассажирским железнодорожным сообщением, наиболее характерно для юга и запада Карелии: Олонецкий и Питкярантский районы лишились сообщения, в Муезерском районе прицепные вагоны дальнего сообщения были переведены в разряд пригородных поездов и значительно сокращена частота курсирования. Для Сегежского и Медвежьегорского района характерно значительное уменьшение числа остановок, что, однако, не привело к значительным трансформациям в структуре пассажиропотоков республики, поскольку в указанных районах отмены происходили для станций, рядом с которыми нет населённых пунктов с постоянным населением.

Анализируя динамику за изучаемый период по отдельным станциям, можно отметить, что только 16 станций показали позитивную динамику по числу пассажиров, отправленных со станции, при этом все они относятся к категории станций с крайне низким пассажиропотоком. Незначительное сокращение характерно также для 16 станций, однако в эту группу попадают станции, находящиеся в райцентрах (Медвежьегорск, Кондопога, Сегежа, Кемь), а также станция Петрозаводск. Наибольшее сокращение характерно для станций (пример, Костомукша), находящихся на западе и юго-западе республики.

Подводя итоги, стоит отметить, что для республики Карелия характерны негативные тенденции развития пассажирского железнодорожного комплекса дальнего сообщения. Сжатие пространства перевозок, падение пассажиропотоков, усиление гиперцентрализации - наиболее характерные черты современной динамики в регионе.

### **Источники и литература**

- 1) Сайт ОАО РЖД: <http://rzd.ru/>
- 2) Сайт Федеральной службы государственной статистики: <http://www.gks.ru/>