

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

Количественные методы оценки транспортно-географического положения городов Германии

Научный руководитель – Тархов Сергей Анатольевич

Киселёв Игорь Владимирович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Москва, Россия

E-mail: schwertberg98@yandex.ru

Характеристикой транспортно-географического положения как теоретического понятия служит его оценка. Зачастую производится лишь описательная (качественная) оценка ТГП. В качестве одного из пунктов комплексной экономико-географической характеристики территории, оценка ТГП определяется как выгодное/невыгодное, что, конечно же, не может быть достоверным научным выводом, а также подобная оценка не может сравниваться с другими оценками. Для повышения объективности оценки имеет смысл переход от качественной к количественной оценке.

В рамках исследования было апробировано два метода: составление типологии городов по их функциям в транспортной системе Германии и метод, предложенный Шимбелом [2] и усовершенствованный Таффе, Готье и О'Келли [3], относящийся к группе топологических методов (путём изучения графов транспортных сетей - взвешенных и невзвешенных) согласно классификации В. Дубовика [1].

Исследование выполнено на примере городов-важнейших транспортных узлов Германии. Для этого была проведена выборка городов, критериями которой служили количественные показатели эффективности работы транспортной инфраструктуры городов.

Наиболее важные выводы были получены при исследовании ТГП топологическими методами:

- Операция взвешивания делает более компактным положение городов с близкими значениями рангов (в то время как в невзвешенных сетях города с близкими значениями рангов расположены менее компактно);
- Во взвешенных графах доступность крупных городов улучшается;
- Наиболее топологически доступные города находятся на западе земли Гессен, на юго-востоке Рейн-Рурской агломерации;
- Города в землях бывшей ГДР контрастно отличаются лучшим положением в сети автодорог, чем в сети железных дорог;
- Не подтверждена взаимосвязь между типами по роли в транспортной системе Германии и их топологическим положением.

Стоит отметить, что полученные результаты относятся только ко внутристрановому уровню ТГП. В силу высокой вовлечённости Германии в единую транспортную сеть Европы положение некоторых городов в реальности отстоит далеко от полученных в ходе исследования данных, например, положение Берлина. Таким образом, было продемонстрировано далеко не полное соответствие действительности топологических методов. Это требует решения следующих методологических задач:

- 1) Расширение исследуемой территории за пределы Германии (даже в рамках внутристранового подхода к оценке ТГП)
- 2) Привлечение других групп количественных методов, отражающих положение городов, более близкое к реальному.

Источники и литература

- 1) Дубовик В.О. Методы оценки транспортной доступности // Региональные исследования. – №4 (42) – М., 2013. – С. 111– 118.
- 2) Shimbel A. Structural parameters of communication networks // Bulletin of Mathematical Biophysics. – 1953. – №15. – P.501–507.
- 3) Taffe E.J., Gauthier H.L., O’Kelly M.E. Geography of Transportation. – Englewood Cliffs, 1973.

Иллюстрации

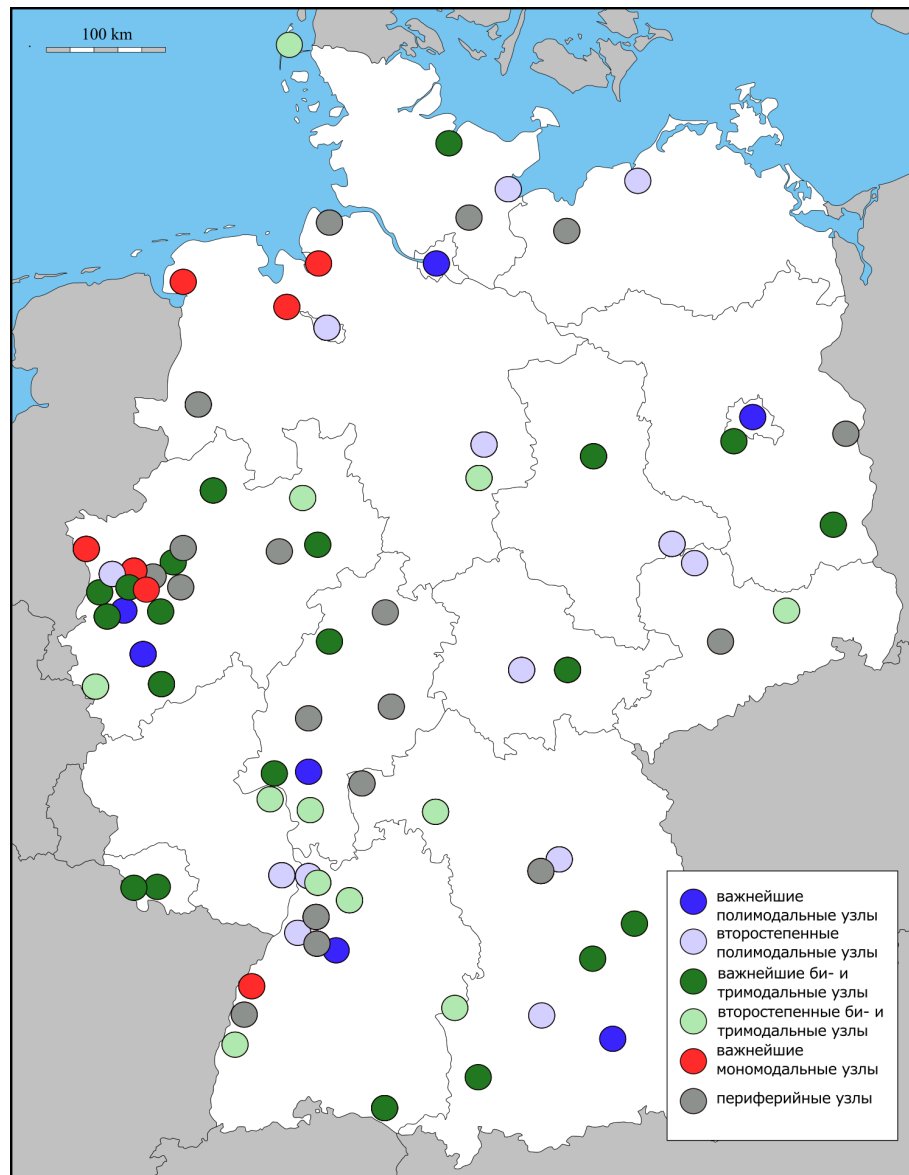


Рис. 1. Типология важнейших транспортных узлов Германии (составлено автором)

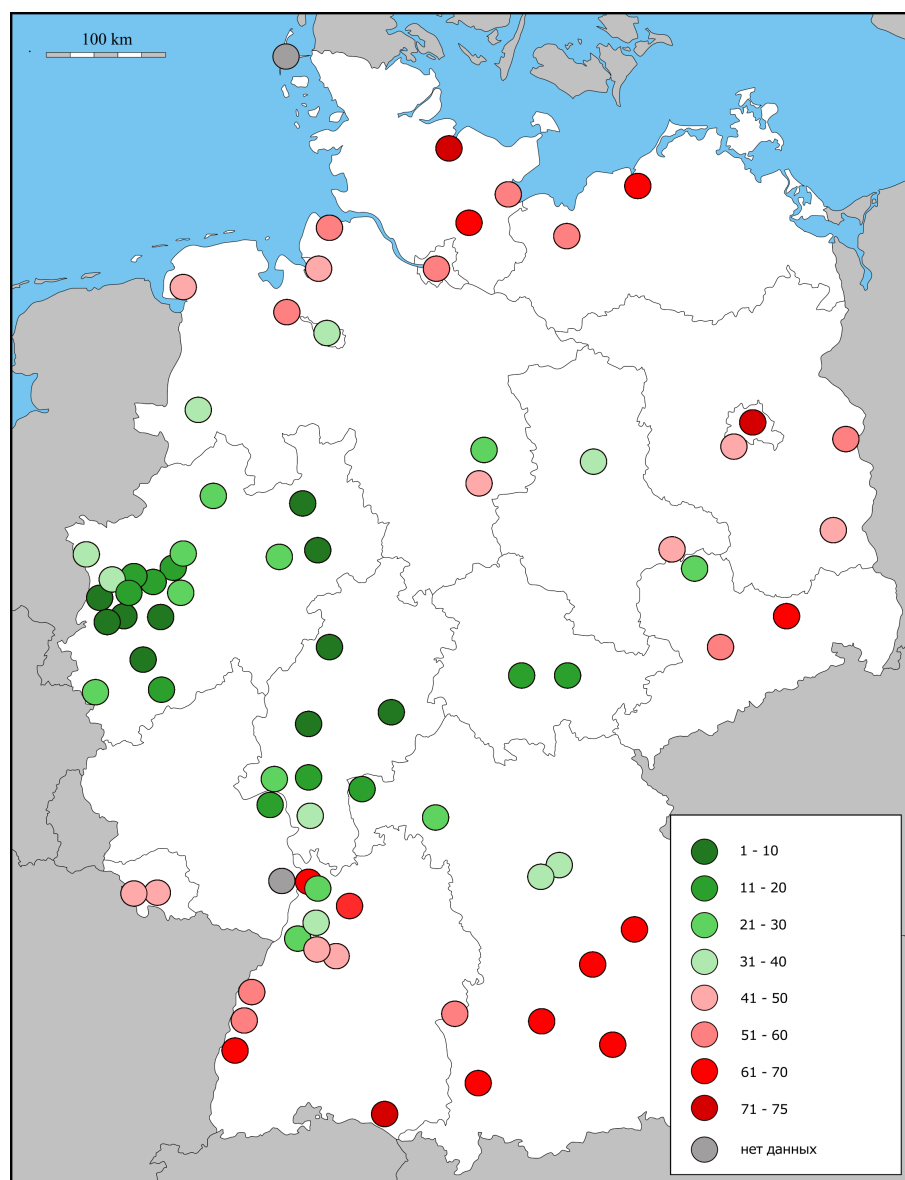


Рис. 2. Интегральная оценка (ранги) транспортной доступности отобранных городов Германии (составлено автором)