

Секция «География»

**Анализ целесообразности размещения высокоскоростных  
железнодорожных магистралей в отдельных регионах России**

**Бедратый Сергей Владимирович**

*Студент*

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический  
факультет, Москва, Россия*

*E-mail: sbedratyy@mail.ru*

Высокоскоростные железнодорожные магистрали (ВСМ) – это одни из наиболее затратных инфраструктурных проектов практически во всех странах мира. Но открытие по ним пассажирского движения позволяет существенно сократить время в пути, в результате чего повышается связность между собой крупных и крупнейших городов, улучшается транспортная доступность.

Первая ВСМ в мире соединила между собой Токио и Осака в 1964 г. [1]. В настоящее время высокоскоростной железнодорожный транспорт развивает скорость от 300 и более км/ч и конкурирует с гражданской авиацией на расстояниях до 900 км.

В России проблема улучшения транспортной доступности между крупными и крупнейшими городами остается нерешенной, особенно между крупнейшими агломерациями. Причины: незначительная в отличие от Европы площадь освоенной территории, перегруженность существующих автотрасс и железных дорог грузовым и пассажирским транспортом, сложные климатические и геоморфологические условия.

Главная цель работы - оценка целесообразности и возможности размещения таких дорог в отдельных регионах Европейской России.

Предпринята попытка учета основных природных и социально-экономических предпосылок и ограничений при строительстве ВСМ-2 на территории Владимирской области, республик Чувашия и Марий Эл, так как в данных субъектах России не столь выражены городские агломерации, схожие с Нижним Новгородом или Казанью.

Было решено произвести расчет общего числа горожан в активном трудовом возрасте от 25 до 39 лет, занятых в 5 видах экономической деятельности: обрабатывающих производствах, оптовой и розничной торговле, строительстве, транспорте и связи, гостиницах и ресторанах, получающих заработную плату свыше 16 тыс. руб./мес. Все данные представлены за 2012 г.

Наибольший уровень платежеспособности граждан выявлен в городских округах Владимир, Муром, Ковров, в Александровском, Кольчугинском, Собинском муниципальных районах. В каждом из этих муниципальных образований уровень розничного товарооборота оценивается от 0,95 млрд. руб. и выше.

Основные итоги. ВСМ-2 целесообразнее прокладывать через Александровский и Кольчугинский муниципальные районы, так как там численность городского населения в трудовом возрасте до 39 лет составляет 50000 чел. (с учетом г. Киржач), а в Петушинском и Собинском – лишь 22000 чел. К тому же возможно удлинение ВСМ от Александра до Вологды. В Петушинском районе число занятых, получающих свыше 16 тыс. руб./мес., не превышает 500 чел. Это объясняется недостаточно высоким уровнем заработной платы в оптовой и розничной торговле, гостиницах и ресторанах, транспорте и связи. На территории Владимирской области возможно размещение 3

станций для высокоскоростных поездов, тогда как в Республике Чувашия – только в Чебоксарах, а в пределах Марий Эл - в Звенигово, более удаленным от Казани, в отличие от г. Волжска.

Предполагаемое количество потенциальных пользователей ВСМ в 3 субъектах РФ – до 170 тыс. занятых в 5 видах экономической деятельности. В зону тяготения ВСМ-2 попадает около 290 тыс. жителей городских округов и городских поселений в возрасте от 25 до 39 лет.

### **Литература**

1. ВСМ в Японии // ОАО «Скоростные магистрали»: URL: <http://www.hsrail.ru/information/abouthsr/networksofhsr/japan/>.

### **Слова благодарности**

Выражаю огромную благодарность научному руководителю В.Е. Шувалову, преподавателю М.Д. Горячко - сотрудникам кафедры ЭиСГР географического факультета МГУ - за ценные критические замечания.