

Секция «Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

**Влияние фактора транспортной доступности на трансформацию систем расселения**

**Научный руководитель – Кириллов Павел Линардович**

***Ромашина Анна Алексеевна***

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

*E-mail: aaromashina@gmail.com*

Вопросы расселения относятся к сфере интересов не только социально-экономической географии, но и градостроительства, демографии, экономической, пространственной и бюджетной политики и других смежных направлений, где оно рассматривается как основа формирования всей территориальной организации общества [1]. Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры всегда сопровождается расчетом потенциальных социально-экономических эффектов, однако их пространственная компонента как правило уступает бюджетной. В рамках данного исследования рассматривается одна из таких составляющих - система расселения и направления ее трансформации под влиянием изменения транспортной доступности. Мировой опыт оценки эффектов позволяет выделить несколько пространственных следствий таких трансформаций:

- расширение границ агломераций вследствие реализации проектов развития внутри-региональной транспортной инфраструктуры;
- формирование новых пространственных форм расселения на дагломерационного уровня;
- «сжатие» социально-экономического пространства, снижающее издержки на перемещение населения между крупнейшими центрами в макрорегиональном масштабе;
- расширение функций крупнейших центров «второго эшелона», рост их городских агломераций;
- «локальные» эффекты - формирование новых центров расселения в так называемых «промежуточных» городах на линиях высокоскоростных магистралей [3].
- образование спальных районов и городов, население которых составляют в маятниковые мигранты, как результат бесконтрольного расширения агломераций;
- сокращение населения и масштабов экономики в локальных системах расселения, связанное с миграционным притоком в города.

Особенностью российской системы расселения является сочетание сверхконцентрации основных аттракторов населения в ограниченном числе городов-миллионников при невысокой фоновой плотности населенных пунктов с развитыми рынками труда, товаров, услуг. Во всем мире скоростное и высокоскоростное движение запускается на направлениях с наибольшим спросом, и Россия не стала исключением: к столичному региону приурочены проекты по ускорению сообщения, на примере которых можно сделать выводы о реальных изменениях, происходящих в системе расселения. В качестве примера оценки влияния транспортного ускорения на системы расселения в исследовании рассматривается корреспонденция Москва - Тверь, время в пути на которой сократилось с 3-х до 1 часа 40 минут, что увеличило пассажиропоток на маршруте с 1,85 до 2,7 млн (2015 - 2018 г.) человек в год [2].

**Источники и литература**

- 1) Ткаченко А.А. Ключевые понятия теории расселения: попытка переосмысления // Вестник Московского ун-та. Сер 5. География. – 2018. №2. С. 10-15.
- 2) ЦСР. Интегрированная транспортная система. Доклад. – М., 2018.
- 3) Urena J.M. The high speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective / Cities 26 (2009) 266-279.