

транспорта в ее пределах с учетом экономики и экологических условий. В то же время определение единичных принципов целостного процесса развития региона не ликвидирует специфику технологических процессов транспортного комплекса и экономики, так как каждый из принципов в реальном транспортном процессе действует с учетом своеобразия содержания, форм и методов экономики. Кроме этого в практике появляются и более конкретные принципы, специфичные или для транспорта, или для экономики. Например, специфичными для транспорта и экономики будут принципы контроля эффективности работы.

Процесс формирования пригородной зоны должен быть целенаправленным, что предупреждает стихийность в ее развитии. В постановке конкретных целей развития пригородной зоны необходимо исходить из общей цели развития области или региона и на основе перспективных направлений рассматривать модель, к которой надо стремиться следовать в реальных условиях.

Принцип целостности и пространственной взаимосвязи подразумевает создание различных территориально целостных областей внутри пригородной зоны. Эти структуры включают территории, предназначенные для рекреации, садово-дачных товариществ и т.д. Их объединение в единую систему позволит развивать транспортную сеть. Соблюдение рассматриваемого принципа при формировании пригородной зоны особенно актуально, т.к. урбанизированные территории характеризуются "островным" размещением городских поселений, сельскохозяйственных угодий и т.п. Поэтому для принятия обоснованного решения по формированию и развитию пригородной зоны необходим комплексный анализ экономических, экологических и др. факторов, позволяющий предусмотреть не только экономический ущерб, но и социальную эффективность от улучшения организации работы транспорта.

Принцип динамического равновесия предполагает устойчивость природных комплексов к техногенным нагрузкам транспортно-дорожного комплекса за счет организационно-планировочных моделей, создающих основу для охраны и рационального использования природно-ландшафтных условий.

Принцип преемственности заключается в последовательном развитии того или иного объекта пригородной зоны, исходя из его роли в системе. Например, транспортная сеть пригородной зоны характеризуется протяженностью, которая зависит от длины участков. В то же время развитие каждого объекта детализируется с учетом конкретных условий.

Системное применение рассмотренных принципов позволит повысить эффективность пригородных перевозок и качество обслуживания населения.

УДК 656.(-214)

УЧЕТ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ФАКТОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта

Величина территории и ее конфигурация оказывают существенное влияние на развитие транспортной инфраструктуры страны. Чем территория больше, тем разнообразнее ее природные и сырьевые ресурсы и, следовательно, больше предпосылок для транспортного обслуживания промышленных центров городов и их селитебных районов; более благоприятны условия для внешне-торговых контактов, поскольку она граничит с большим числом областей или государств. Однако здесь прослеживается и обратная зависимость: чем территория страны меньше, тем большее значение для развития экономики имеют внешнеэкономические связи, тем больше предпосылок у государства для его участия в экономической интеграции.

Территория Беларуси компактна по своей конфигурации, существенных различий в площади административных областей республики нет. Так, разница между самой большой Минской областью и самой маленькой Гродненской областью составляет 1,6 раза, тогда как на Украине этот разрыв более чем в 4 раза, а в России – 95.

Влияние на организацию транспортного обслуживания населения наряду с величиной территории оказывает ее конфигурация. Так, вытянутая конфигурация при небольшой по величине площа-

ди определяет "пограничное" размещение хозяйства страны, осложняя внутренние связи и удлиняя транспортные перевозки. От того, насколько изучена территория (со всем многообразием ее составляющих), зависят ее развитие и эффективность перевозочного процесса. Пространство всегда было и остается существенным фактором функционирования экономики (за счет особых форм территориальной организации производства, рационального размещения производительных сил и т.д.). Именно эта сторона интенсификации далеко не всегда принимается во внимание. Известны различные, в том числе и внутритерриториальные факторы повышения производительности труда и увеличения выхода продукции на единицу земельной площади. Например, техническое перевооружение, повышение квалификации рабочей силы и др. Существуют и иные факторы интенсификации, такие как возможность комплексного размещения элементов хозяйства (производства и инфраструктуры) в границах того или иного региона. Это получило название "агломерационный эффект", когда в результате совместного использования общих элементов производственной (единого узла внешнего транспорта, энергетической, строительной баз, инженерных коммуникаций и т.п.) и социально-бытовой инфраструктуры, уменьшения протяженности транспортных линий, сокращения расстояний между отдельными объектами, входящими в состав регионального экономического образования, вырабатывается рациональная схема обслуживания.

Обязательного учета требует и такая сторона пространственного фактора, как территориальное разделение отдыха и труда — целесообразная с народнохозяйственной точки зрения специализация отдельных регионов и центров. Территориальный аспект организации отдыха включает вопросы размещения рекреационных образований по отношению к городам, промышленным объектам, транспортным магистралям и рекреационным зонам. На уровне групп взаимосвязанных населенных пунктов решается задача упорядоченного размещения территорий различного назначения, обеспечивающих организацию отдыха населения в зоне 1–2-часовой транспортной доступности от мест постоянного проживания. Основными типами территориальных рекреационных образований в Беларуси являются курорты, зоны отдыха и туризма республиканского и местного значения. Эффективная территориальная специализация позволяет ограничивать состав отраслей и количество предприятий в каждом экономическом районе и центре, развивать в первую очередь только те из них, которые приносят наибольший эффект. Тем самым достигается экономия пространства (земельной площади), нехватка которого особенно ощущается в настоящее время в условиях Беларуси по причине катастрофы на Чернобыльской АЭС. Для республики характерна "экологическая нехватка" территории, обусловленная значительным радиационным загрязнением ее территории (23 %). Резерв площадей для дальнейшего расширения населенных мест, размещения промышленных объектов, транспортных и инженерных коммуникаций составляет лишь 35 % территории Беларуси, на 2/3 ее экологическая емкость перегружена. Такая территория нуждается в усиленном природоохранном режиме.

Следовательно, территория как ресурс становится в один ряд, если не более важный, чем ресурсы натурально-вещественные. Однако последние, по крайней мере, значительная их часть могут иметь естественные или искусственные заменители. Территорию заменить нельзя, она конечна. Проблема территориальных резервов приобретает особую актуальность в высокоурбанизированных и плотно заселенных регионах, к которым можно отнести и Республику Беларусь. При этом данная проблема имеет разную остроту в зависимости от уровня пространственной иерархии — республиканского, областного и местного, что требует разработки особых подходов к использованию территории в настоящее время и еще важнее — к их сохранению для будущего.

Таким образом, территория накладывает жесткие ограничения на течение тех или иных процессов, создающих условия для развития региона. Особенно большое значение при этом имеет геоположение того или иного района, определяющее его экономический рост как в области промышленности, так и в области транспорта. В связи с этим важной является проблема определения территориального потенциала городов для организации в них транспортного обслуживания населения. Это необходимо учитывать при построении перспективных моделей развития транспортных систем в пригородной зоне.