

УДК 656.212.5

Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ВНУТРЕННЕЙ МИГРАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ НА ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ПАССАЖИРОПОТОКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Процесс миграции населения неразрывно связан с таким понятием, как «миграционное движение», синонимами которого являются территориальное, пространственное движение, а также территориальная, пространственная мобильность и подвижность, что подразумевает транспортное сообщение, получившее свое развитие в конце XIX в., особенно на железнодорожном транспорте. При этом интенсивность миграционных связей, определяющих общий уровень подвижности населения, делает возможным формирование регионального пассажиропотока на железнодорожном транспорте.

Введение. Одним из основополагающих элементов понятия термина «миграция» является транспорт, который оказывает значительное влияние прежде всего на динамику изменения численности населения в городе – центре агломерации. Поэтому изучение миграционных процессов с учетом возможностей транспорта и наоборот позволит:

1) выделить направленность и устойчивость основных связей города-центра с прилегающими территориями и обобщить их функциональное назначение и развитие на основе совершенствования транспортной системы;

2) обеспечить сегментацию рынка транспортных услуг по обслуживанию пассажиров и предоставить для них сопутствующие и дополнительные услуги, которые придают большую привлекательность и способствуют лучшему обеспечению комфортности поездки, что особенно важно в настоящее время при усилении конкуренции между различными видами транспорта.

В связи с этим проблема миграции населения является актуальной для города-центра и его спутников и требует ее изучения в контексте транспортного развития, особенно железнодорожного, отличающегося своевременностью прибытия в пункт назначения согласно расписанию и независимо от погодных условий.

Постановка задачи. В связи с вышеизложенным выполним анализ влияния внутренней миграции населения агломерации на формирование регионального пассажиропотока на железнодорожном транспорте.

Основная часть. Внутренняя миграция, включающая в себя маятниковую миграцию, является основой для формирования и развития агломерации. Характерными признаками внутренней миграции, на которых акцентируют внимание исследователи, являются:

1) пространственные перемещения;

2) постоянная или временная смена места жительства;

3) территориальное перераспределение населения [18].

Согласно данным признакам, выделяют четыре основных вида пространственного движения населения, к которым относятся эпизодическая, маятниковая, сезонная и постоянная миграции, являющиеся

внутренней миграцией и формирующие региональный пассажиропоток на железнодорожном транспорте (рисунок 1).



Рисунок 1 – Схема формирования регионального пассажиропотока на железнодорожном транспорте за счет внутренней миграции

Следует отметить, что такие виды внутренней миграции, как маятниковые (челночные) трудовые поездки могут совершаться на значительные расстояния между местом жительства и работой людей, а сезонные перемещения, связаны с сезонной работой, поездками на отдых или лечение, а также туризмом и т. п. При этом рассматриваемые виды миграции специфичны по своему характеру, а участвующее в них население преследует различные цели (таблица 1). Помимо вышеназванного необходимо учитывать, что количество отправленных и прибывших пассажиров в рамках миграционных процессов в составе регионального пассажиропотока почти всегда одинаково, что подтверждается примерами трудовых поездок маятниковой или сезонной миграций, величина которых зависит от характера размещения производства, его структуры, определяющих в итоге транспортную подвижность населения. Так, концентрация предприятий в городе-центре усиливает маятниковую миграцию населения из города-спутника, являющуюся одним из основных каналов перераспределения трудовых ресурсов в пределах систем взаимосвязанного расселения.

Таблица 1 – Краткая характеристика видов внутренней миграции, формирующих региональный пассажиропоток

Виды внутренней миграции	Краткая характеристика	Схема передвижения
Маятниковая (челночная)	Ежедневные или еженедельные поездки населения от мест жительства до мест работы (и обратно), расположенных в разных населенных пунктах, а также поездки из одних населенных пунктов в другие	Межпоселенческие трудовые связи
Сезонная	Перемещения населения к местам временной работы и жительства на срок, обычно в несколько месяцев, с сохранением возможности возвращения в места постоянного жительства	Сельско-городское движение
Эпизодическая	Деловые, рекреационные и иные поездки (перемещение, сопровождаемое сменой постоянного места жительства), совершаемые не только не регулярно по времени, но и необязательно по одним и тем же направлениям	Нерегулярное межпоселенческое движение

Однако при концентрации производства в городе-спутнике, его трудовые ресурсы обеспечиваются в большей степени местным населением и из сельской местности, а не города-центра, что подтверждается статистическими данными о контингенте работающих на предприятиях. При этом следует отметить, что трудоспособное население в городах-спутниках Республики Беларусь (Добруш, Скидель, Жабинка, Фаниполь, Логойск и др.) составляет от 55 до 60 % от общей численности проживающих, из которых от 20 до 40 % работают на промышленных градообразующих предприятиях и от 5 до 10 % являются индивидуальными предпринимателями. Население моложе трудоспособного возраста городов-спутников составляет от 17 до 24 %, старше – от 18 до 23 %. Как видно из приведенного анализа, города-спутники Республики Беларусь имеют одинаковую структуру населения по возрастному составу, не зависящую от общей численности проживающих и являющихся основой внутренней миграции (сезонной и маятниковой).

Таким образом, количество населения, концентрированный или рассредоточенный характер его распределения по территории агломерации, а также демографический состав могут выступать факторами, способствующими развитию или торможению того или иного производства, а также железнодорожного транспорта и его инфраструктуры. Поэтому можно предположить, что маятниковой миграции из города-спутника в город-центр и обратно подвержено население моложе трудоспособного возраста, отличающееся мобильностью передвижения, а сезонной – старше трудоспособного возраста.

Отдельно в данном контексте следует рассматривать эпизодическую миграцию (например, поездки населения в рамках паломничества, туризма и т. п.), являющейся основой для категории «Прочие поездки» на железнодорожном транспорте и, благодаря которой величина регионального пассажиропотока может увеличиваться или уменьшаться.

При этом региональный пассажиропоток не всегда будет одинаков как в одну, так и в другую сторону, как это чаще всего наблюдается при маятниковых или сезонных миграциях. Паломничество как один из видов внутренней эпизодической миграции исходя из целей поездок вообще не рассматривается на железнодорожном транспорте, и сегодня эту нишу занимает автомобильный транспорт, где в настоящее время сформированы и действуют такие паломнические маршруты, как «Святые родного края», а также к Чудотворным и святым местам Гомельщины и Туровщины. Например, в Петро-Павловский кафедральный собор Гомеля в 2019 году прибыли паломники со всей Беларуси, чтобы поклониться частице мощей святой Матроны Московской. По данным миссионерского отдела Гомельской епархии, в течение 13 марта святые поклонились свыше 100 тыс верующих. С 17 по 24 января 2019 года храм праведного Иова Многострадального г. Минска, где находились Дары волхвов, посетили более 520 тыс. паломников (согласно официальному сайту БПЦ).

Примечательно, что в последнее время паломнические туры всё чаще организовываются для небольших групп, на микроавтобусе, автобусы на 40 человек собираются в летний период. Беларусь – многоконфессиональное государство, где насчитывается 25 религиозных конфессий, из которых наиболее распространённой является христианство (православие, католицизм, униатство и протестантизм), населением также исповедуют иудаизм и ислам. Согласно статистическим опросам к верующим себя относят около 30 % белорусов в возрасте до 30 лет, 28,5 % – в возрасте 30–49 лет, около 40 % – в возрасте 50–60 лет, 65,3 % – в возрасте свыше 65 лет; среди верующих количество женщин почти в 2 раза превышает количество мужчин. Помимо этого, отмечается рост религиозности молодёжи, в том числе студенческой (около 40 %). Культурно идентифицируют себя с православием (независимо от личной веры) более 80 % жителей Беларуси (рисунок 2).

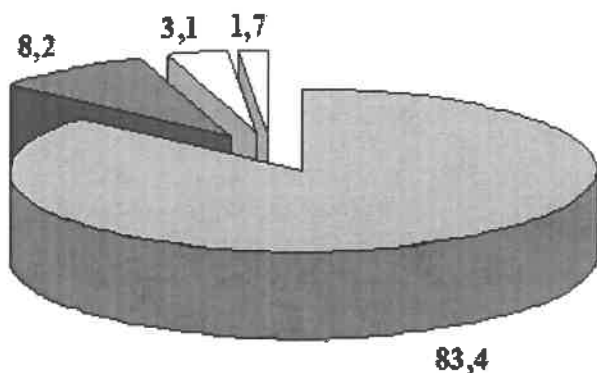


Рисунок 2 – Религиозный состав населения Белоруссии



При этом с каждым годом количество верующих различных конфессий и число храмов постоянно возрастает.

Вследствие вышесказанного наблюдается рост туристов-паломников в нашей стране. Например, г. Туров, являющимся третьим по возрасту городом Беларуси, ежегодно посещают около 15 тыс. туристов-паломников, количество которых в выходные дни иногда достигает 500 человек. В период праздничных мероприятий Будславский фэст (Мядельский район также принимает более 20 тыс. паломников). Помимо новых и современных монастырей в Республике Беларусь сохранились и уникальные древние церкви и монастыри, которые также являются зоной тяготения пассажиропотока.

Для развития различных видов и форм туристической деятельности используются разнообразные туристские ресурсы: ландшафты высокой эстетической ценности, лечебные минеральные воды, торфогрязи, сапропели, природные экосистемы, минимально измененные деятельностью человека, хутора и деревни с традиционной народной архитектурой и бытом и т. п.

Из закона Республики Беларусь следует, что «туризм – это временный выезд (путешествие) граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее – граждане) в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, спортивных, религиозных и иных целях, не противоречащих законодательству, в страну (место) временного пребывания без занятия оплачиваемой деятельностью в ней (нем)» [1]. Следовательно, необходимо обеспечить выезд туристов на железнодорожном транспорте, обладающем преимуществами, по сравнению с автомобильным, учитывая, что среднегодовой рост автобусного туризма составляет в среднем около 1,5 % в год. Например, целям спортивного туризма соответствуют природные ландшафты, отвечающие требованиям организации пеших, конных, велосипедных, байдарочных, парусных походов и спортивных соревнований. В Беларуси более 10 тыс. озер, около 3 тыс. рек длиной 5 км и более (Днепр, Западная Двина, Неман и др.) и около 20 тыс. малых рек. Наиболее разнообразные и ценные в эстетическом отношении природные ландшафты сосредоточены на севере и в центре Беларуси. С целью рационального использования

сферой туризма национального культурного наследия и наиболее ценных природных комплексов, разработана Государственная инвестиционная программа возрождения историко-культурного и природного наследия республики «Золотое кольцо Беларуси», проектом которой предусматривается создание многооточной специальной экономической зоны туристско-рекреационного типа, а также «Золотое кольцо Гомельщины», на маршрутах которого было принято более 4 тыс. человек в 2019 году. Наибольшее число туристов посетило достопримечательности Гомеля и Турова. Повышенный интерес у гостей области, согласно данным управления физической культуры, спорта и туризма Гомельского облисполкома, вызвали памятники истории Ветковского района, Мозыря и Жлобина.

В Беларуси широкую известность приобрел охотничий туризм. На территории охотхозяйств имеется возможность организации коммерческих охотничьих туров с гарантией охоты на разнообразные виды дичи. Наиболее крупной охотничьей организацией Беларуси является общественное объединение «Белорусское общество охотников и рыболовов», включающее в себя 114 охотничьих хозяйств. Особо следует выделить уникальную природную территорию – национальный парк «Беловежская пуща», которую ежегодно посещают более 150 тыс. туристов из разных стран мира.

На рисунке 3 приведена динамика «туристических потоков» в Республике Беларусь.

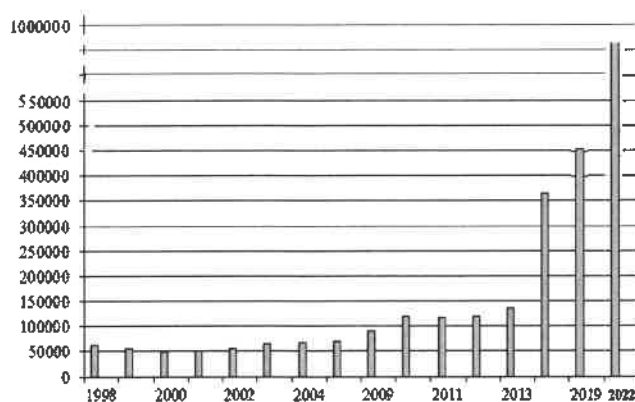


Рисунок 3 – Динамика «туристических потоков» в Республике Беларусь

Рынок туризма является динамично развивающейся отраслью белорусской экономики, постоянно наращивающий потенциал, который за последнее десятилетие увеличился почти в 2,5 раза. Наибольшей популярностью у туристов пользуются: г. Минск – 40 % посетителей, Гродненская область – 32; Брестская – 22, Витебская область – 5. Основное количество туристов прибывает из Российской Федерации, Великобритании, Германии, Израиля, Кипра и других стран. Как видно из приведенного анализа, индустрия туризма многогранна, и требует качественного транспортного обслуживания, которое может обеспечить железнодорожный транспорт, что особенно важно для возрастной категории туристов (65 лет и старше), а также молодых семей, путешествующих с детьми. Следует отметить, что вышеприведенные туристические объекты формируют «туристские центры» страны и неразрывно связаны с системой расселения (городами-спутниками, агрогород-

ками, где сосредоточены центры обслуживания туристов). При этом в целом на транспортные услуги как один из основных видов услуг в туризме приходится основная доля в структуре цены тура, которая, в зависимости от дальности путешествия и его продолжительности, находится в пределах от 30 до 60 %.

Таким образом, эпизодическая миграция как составная часть категории «Прочие поездки» может превышать «Трудовые поездки», являющиеся основной категорией для железнодорожного транспорта, в связи с чем, необходимо рассмотрение чартерных поездов, по применению которых имеется опыт стран Западной Европы.

Чартерные поезда, состоящие из 6–8 вагонов, актуальны для паломников, следующих к святыням в определенное время года, а также для выезда рабочих на сезонные сельскохозяйственные работы и т. п. Для их обслуживания достаточно имеющейся инфраструктуры железных дорог. При недостаточном пассажиропотоке для рассматриваемого направления, могут быть использованы прицепные вагоны.

Необходимо учитывать, что потребности населения в путешествиях зависят от сезонности, периода отпусков, выходных дней и общенациональных праздников, начала учебного года, школьных и студенческих каникул и т. п.

Рациональное использование подвижного состава и эффективное использование технических и основных средств и пропускной способности железной дороги в целом требуют надежного оперативного регулирования и корректировки протяженности маршрутов, что

является сложным процессом, требующим составления прогнозного формирования пассажиропотоков в определенных направлениях.

Список литературы

- 1 Решетников, Д. Г. География туризма Беларуси : пособие для студентов ф-та междунар. отношений / Д. Г. Решетников. – Минск : БГУ, 2012. – 303 с.
- 2 Бабкин, А. В. Специальные виды туризма / А. В. Бабкин. – Ростов н/Д : Феникс, 2008. – 252 с.
- 3 Вайткун, А. Паломничество и религиозный туризм / А. Вайткун // Иоаннов Родник : сайт паломнической службы [Электронный ресурс]. – 2010. – Режим доступа : <http://www.palomnik.by/palomnik/sermons/art-19>. – Дата доступа : 29.04.2023.
- 4 Бруняшева, Л. А. «Религиозный туризм» и «религиозное паломничество»: сравнительно-сопоставительный аспект / Л. А. Бруняшева // Университетские чтения – 2015 : материалы науч.-метод. чтений ПГЛУ. – 2015. – С. 25–29.
- 5 Лагусева, Н. Н. Паломничество и религиозный туризм: грани различия (размышления в рамках круглого стола) // Вестник РМАТ. – 2017. – № 1. – С. 95–101.
- 6 Якунин, В. Н. Развитие религиозного туризма как составляющей части историко-культурного наследия на современном этапе // Вестник СГТУ. – 2011. – № 4. – С. 280–286.
- 7 Олюнина, И. В. Виды туристической деятельности в Республике Беларусь : пособие / И. В. Олюнина. – Минск : БГУ, 2021. – 105 с.
- 8 Печерица, Е. В. Паломнический туризм: сущностные аспекты / Е. В. Печерица, Е. Е. Шарафанова // Современные проблемы науки и образования [Электронный ресурс]. – 2014. – № 6. – Режим доступа : <https://science-education.ru/article/view?id=16486>. – Дата доступа : 29.04.2023.

Получено 02.05.2023

T. A. Vlasuk. Analysis of the impact of internal migration of the population of the agglomeration for the formation of regional passenger flow by railway transport.

The process of population migration is inextricably linked with such concepts as “migration movement”, which is synonymous with territorial, spatial movement, as well as territorial, spatial mobility and mobility, which implies transport communication that developed at the end of the 19th century, especially on rail transport. At the same time, the intensity of migration ties, which determine the general level of population mobility, makes it possible to form a regional passenger flow in railway transport.