

УДК 656.212.5

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

## ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПОНЯТИЯ «МИГРАЦИЯ» КАК ФАКТОРА ВЛИЯНИЯ НА ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ

Миграционные процессы являются неотъемлемой частью истории человечества, которые обусловлены многими причинами. Среди них перенаселение некоторых мест проживания, войны за ранее освоенные территории и т. п., что определило множество различных толкований понятия «миграция». Данный процесс рассматривается на основе перемещения населения на некоторое расстояние из места постоянного проживания в другие, часто очень отдаленные населенные пункты с учетом социально-экономических, культурных и других факторов. При этом исследователями не уделяется достаточного внимания транспорту, обеспечивающему масштабность, а также скорость, дальность и другие показатели миграционных процессов. В связи с этим целесообразно проведение терминологического анализа определения «миграция», исходя из исторического развития транспорта, а впоследствии его отдельных видов, особенно железнодорожного, который способствовал интенсификации миграционных процессов начиная с XIX в. на территории Республики Беларусь.

Первоначально миграция населения рассматривалась исследователями чаще всего в сфере экономики и социологии, поэтому основные теоретические подходы выработаны с учетом научных парадигм этих дисциплин, что в свою очередь обуславливает семантическое разнообразие в подходах при определении данного явления. Основы социологических подходов к изучению миграции заложены в трудах Маркса К. и Вебера А. [1], но основоположником данного направления исследования следует считать Равенстейна Э., которым в 1885 году сформулированы «законы миграции». Равенстейн Э. первый сделал попытку формализации

закономерности и понятия в области миграционных процессов на примере миграций в Великобритании и Северной Америке, а также высказал тезис о том, что большинство миграций осуществляется на короткие расстояния, и миграционные потоки порождают противотоки, которые связаны с техническим развитием общества, что не потеряло свою актуальность и в настоящее время.

В таблице 1 приведен ретроспективный анализ трансформации термина «миграция» с учетом исторического развития транспорта [1–3, 5, 6, 15].

Таблица 1 – Эволюция термина «Миграция» с учетом развития транспорта

Автор научного направления и временной период	Теоретические подходы	Транспортная ориентация
У. Фарр, конец XIX века	Гипотеза о хаотичности миграции без каких-либо определенных закономерностей	–
Равенстейн Э., 1876 г.	Формализация миграционных процессов через законы миграции	Перераспределение населения между территориями Осуществление миграций на короткие расстояния Соответствие каждого возвратного потока миграционному Городские жители менее подвержены миграции, чем сельские Зависимость роста крупных городов от миграции населения по сравнению с естественным приростом Возрастание масштабов миграции с развитием промышленности и торговли, и особенно – с развитием транспорта
Мечников Л. И., 1889 г.	Концепция прогрессивного развития цивилизации	Развитие миграционных процессов с использованием различных способов водных коммуникаций
Вебер А., 1909 г.	Теория «штандорта»	Основные ориентации в размещении: транспортная, рабочая и агломерационная
Самуэль Стоффер, 1940 г.	Теория взаимодействия подвижности и расстояния	Количество людей, перемещающихся на определенное расстояние, прямо пропорционально открываемому количеству перспектив и обратно пропорционально количеству вмешивающихся обстоятельств
Джорж К. Зипф, 1946–1949 гг.	Гравитационная модель миграции	Зависимость величины миграционного потока из одного города в другой от расстояния между ними, затраты увеличиваются с расстоянием
Джонс, 1960 г.	Концепция миграционного (мобильного) перехода	Обеспечение взаимосвязи демографических, социально-экономических факторов через территориальную мобильность
Тодаро М., 1969 г.	Неоклассическая теория миграции (модель сельско-городской миграции)	Основные направления миграционных потоков – это движение из сельской местности в городские районы
Зелинский В., 1971 г.		

Согласно классификации Рыбаковского Л. Л., все определения миграции могут быть объединены в четыре группы (таблица 2) [2, 6–9, 12–14, 17, 20].

Таблица 2 – Классификация термина «миграция» по Рыбаковскому Л. Л.

Группа и авторы научного направления	Классификационный признак
I Филиппов Н. Н., Суков В. А.	Миграция как любой вид территориального перераспределения населения
II Чапек В. Н., Моисеенко В. И., Лармин О. В., Шамилева Л. Л., Переведенцев В. И., Заславская Т. И.	Миграция как форма миграционной мобильности
III Хомра А. У., Щепанский Я.	Миграция как форма социального движения населения
IV Тоцкий Н. Н., Садовская Е. Ю.	Миграция – это перемещение по различным причинам людей через границу тех или иных территориальных образований в целях постоянного или временного места жительства

Анализ таблиц 1, 2 показал, что в определениях «миграция», которых сегодня насчитывается более 40, смешиваются «территориальное и социальное движение», т. е. одновременно рассматривается перемещение людей на некоторое расстояние и перемещения людей по образовательным группам, профессиям, отраслям, предприятиям и т. д. [3]. Можно сказать, что авторами научных направлений «территориальное и социальное движение» представляются как синонимы. Например, по утверждению Курмана М. В., к миграции следует относить все виды движения населения, имеющие общественную значимость: движение кадров, переход из одной образовательной или профессиональной группы в другую [10]. Он отмечал, что к миграции имеет смысл относить все виды движения населения, имеющих общественную значимость, и полагал, что территориальная миграция не исчерпывает всего разнообразия видов миграции населения. Это позволило ему и его последователям обобщить все формы миграции в понятие «социальная миграция» и включить в содержание данного термина производственную (внутриотраслевую), а также образовательную и профессиональную (характеризующую переход из одной образовательной или профессиональной группы в другую) миграцию [10, 11, 16]. Данного направления придерживается Эйзенштад С., по мнению которого миграция – физический переход индивида или группы из одного общества в другое, а также Староверов В. И., рассматривавший миграцию населения как изменение положения людей в географическом пространстве в связи с постоянным или временным переходом из одной социально-экономической общности в другую, с возвращением в общность или с изменением пространственного положения всей общности в целом [5, с. 20].

Однако данные перемещения – разного характера и с разными последствиями. Поэтому к наиболее распространенным и общепринятым определениям относятся определения миграции, которые включают и территориальные перемещения населения. Они могут

быть различны в зависимости от расстояния, времени передвижения, а также цели миграции. Помимо этого авторами теоретических подходов в определениях отмечается «миграционная мобильность», которая помогает усилить термин «миграция», подчеркивая степень передвижения населения. Такой подход приводит к некоторому обобщению и недопониманию сущности процесса миграции и способствует подмене частных понятий, характеризующих любые динамические процессы в обществе. Рыбаковский Л. Л. подчеркивает, что миграционная мобильность (подвижность) является общим понятием потенциальной и реальной миграции населения, представляющее собой потенциальную готовность населения к изменению своего территориального статуса. Под миграцией населения он понимает территориальное перемещение, а под миграционной мобильностью (подвижностью) – способность к миграции, т. е. потенциальную миграционную активность [4].

Приведенные выше определения миграции позволяют выделить характерные ее признаки, на которых акцентируют внимание все исследователи, а именно:

- 1) пространственные перемещения;
- 2) постоянная или временная смена места жительства;
- 3) территориальное перераспределение населения [18].

При этом не всегда исследователями указывается на транспортную основу миграционных процессов, которые взаимосвязаны и взаимозависимы с развитием транспортных коммуникаций, что было высказано русским социологом Мечниковым Л. И. в 1889 году в работе «Цивилизации и великие исторические реки». Он доказал, что одним из важных факторов, который повлиял на развитие миграционных процессов, было использование различных способов водных коммуникаций. Согласно разработанной им концепции прогрессивного развития цивилизации, ученый выдвинул три периода использования водных коммуникаций исходя из классификации видов транспорта: речной, средиземноморский и океанический. Во время этих периодов происходило увеличение миграции, которая начиналась в пределах изолированных территорий и расширялась до всемирных пространств.

Таким образом, можно сделать вывод, что миграционный поток ( $МИГ^П$ ) включает в себя пассажиропоток на различных видах транспорта и может быть представлен как

$$(A \cup P \cup ЖД) \subset МИГ^П,$$

где  $A$ ,  $P$ ,  $ЖД$  – пассажиропоток на автомобильном, речном и железнодорожном транспорте соответственно. Тогда  $ЖД \subset МИГ^П$ . Если не имеется автомобильного сообщения, то  $ЖД \equiv МИГ^П$ . При этом в зависимости от вида миграции может формироваться тот или иной вид пассажиропотока на железнодорожном или автомобильном транспорте. Например, в маятниковых миграциях, таких как ежедневные или еженедельные поездки населения от мест жительства до мест работы и обратно, расположенных в разных населенных пунктах, участвует значительная часть городского и сельского населения, которые являются неотъемлемой частью агломераций с центрами в крупных и больших городах.

В ряде стран масштабы ежедневных маятниковых миграций близки к объемам ежегодных безвозвратных переселений или даже превышают их. А это значит, что необходимо регулярное транспортное сообщение на различных видах транспорта.

Помимо это следует рассмотреть сезонные миграции как перемещения, главным образом, трудоспособного населения к местам временной работы и жительства, во многом зависящие от времени года, что приводит к сезонной неравномерности пассажиропотоков на транспорте.

Необходимо учитывать эпизодические миграции, к которым относят деловые, рекреационные и иные поездки, совершающиеся не только нерегулярно по времени, но и необязательно по одним и тем же направлениям. Состав участников эпизодической миграции весьма разнообразен и по своим масштабам, как показывают исследования, значителен, что вызывает необходимость в дифференцированном подходе при анализе структуры пассажиропотоков, где одновременно, можно сказать, пересекаются различные виды миграционных потоков.

Таким образом, на основании выполненного терминологического анализа определения термина «миграция» установлено, что одним из основополагающих элементов данного понятия является транспорт, который оказывает значительное влияние, прежде всего, на динамику изменения численности населения в городе – центре агломерации. 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 и ее восприятию, 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 транспорта, отличающегося своевременностью прибытия в пункт назначения согласно расписанию и независимо от погодных условий.

Получено 11.05.2019

**T. A. Vlasuk.** Terminological analysis of the notion “migration” as a factor of influence on the transport support of satellite cities.

Migration processes are an integral part of the history of mankind, which are caused by many reasons, including overpopulation of some places of residence, the war for the previously developed territories, etc., which determined many different concepts of “migration”, where this process is considered on the basis of the movement of the population at some distance from the place of permanent residence to other, often very remote settlements, taking into account socio-economic, cultural and other factors. At the same time, researchers do not pay enough attention to transport, providing the scale, as well as the speed, range and other indicators of migration processes. In this regard, it is expedient to conduct terminological analysis of the definition of “migration”, on the basis of the historical development of transport and, subsequently, its individual types, especially rail, which contributed to the intensification of migration processes since the NINETEENTH century in the territory of the Republic of Belarus.

- 1 **Давыдов, Ю. Н.** Макс Вебер и современная теоретическая социология: Актуальные проблемы вебер. социологического учения / Ю. Н. Давыдов. – М. : Мартис, 1998. – 510 с.
- 2 **Хорев, Б. С.** Проблемы изучения миграции населения / Б. С. Хорев, В. Н. Чапек. – М. : Мысль, 1978. – 254 с.
- 3 Современная демография / под ред. А. Я. Кваши. – М., 1995. – 270 с.
- 4 **Рыбаковский, Л. Л.** Миграция населения: прогнозы, факторы, политика / Л. Л. Рыбаковский. – М. : Наука. – 200 с.
- 5 **Ионцев, В.** Международная миграция населения: теория и история изучения / В. Ионцев. – М. : Диалог-МГУ. – 470 с.
- 6 **Хомра, А. У.** Миграция населения: вопросы теории, методики исследования / А. У. Хомра. – Киев : Навук. думка. – 148 с.
- 7 **Филиппов, В. Н.** Проблемы формирования трудовых ресурсов села / В. Н. Филиппов, В. А. Суков // Труды Свердловского института народного хозяйства. Вып. 4. – Свердловск, 1972. – С. 55–62.
- 8 **Шамилева Л. Л.** Моделирование миграций населения в районе: на примере Донецкой области : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.18 / Л. Л. Шамилева ; Москов. гос. ун-т. – М., 1975. – 29 с.
- 9 **Щепанский, Я.** Элементарные понятия социологии / Я. Щепанский. – М., 1969. – 240 с.
- 10 **Курман, М. В.** Актуальные вопросы демографии / М. В. Курман. – М., 1976. – 89 с.
- 11 **Бреев, Б. Д.** Подвижность населения и трудовые ресурсы / Б. Д. Бреев. – М., 1977. – 176 с.
- 12 **Тоцкий, Н. Н.** Введение в миграционное право. Миграционное право как подотрасль конституционного права Российской Федерации. Нормативные акты, регулирующие правоотношения с участием мигрантов / Н. Н. Тоцкий. – М. : Диалог МГУ, – 153 с.
- 13 **Садовская, Е. Ю.** Миграция в Казахстане на рубеже XXI века: основные тенденции и перспективы / Е. Ю. Садовская. – Алматы, 2001. – 260 с.
- 14 **Переведенцев, В. И.** Методы изучения миграции населения / В. И. Переведенцев. – М., 1975. – 231 с.
- 15 **Хорев, Б.** Миграциология : учеб. пособие / Б. Хорев, М. Денисенко, В. Ионцев. – М. : Изд. МГУ, 1989. – 96 с.
- 16 **Родоман, Б. Б.** Введение в социальную географию : курс лекций / Б. Б. Родоман. – М. : Изд. Рос. открытого ун-та, 1993. – 78 с.
- 17 **Хомра, А. У.** Воспроизводство населения (территориально-организационный аспект) / А. У. Хомра. – Киев : Наукова думка, 1990. – 172 с.
- 18 **Власюк Т. А.** Анализ миграционных процессов на территории Республики Беларусь середины XIX – начала XXI веков в контексте развития железнодорожного транспорта / Т. А. Власюк // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – № 2 (35). – 2017. – С. 110–114.
- 19 **Васильева, Л. А.** Вынужденная миграция в Республике Беларусь: теоретико-правовые и организационные аспекты / Л. А. Васильева. – Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2000. – 53 с.
- 20 **Моисеенко, В. М.** Территориальное движение населения / В. М. Моисеенко. – М., 1985. – 120 с.