

Научный журнал

Основан в 2006 г.

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций
(Свидетельство ПИ № ФС 77-61774 от 7 мая 2015 г.)

Учредитель

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ТВЕРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Редакционная коллегия серии:

Доктор физ.-мат. наук, профессор *А.В. Белоцерковский* (главный редактор);
доктор. геогр. наук, профессор *О.А. Тихомиров*; чл.-кор. РАН, доктор геогр. наук
К.Н. Дьяконов; доктор геогр. наук, профессор *А.В. Евсеев*; доктор геогр. наук,
профессор *А.И. Алексеев*; доктор геогр. наук, профессор *Л.П. Богданова*;
доктор геогр. наук, профессор *А.А. Ткаченко*; канд. геогр. наук, доцент
Е.Р. Хохлова; доктор эконом. наук, профессор *С.И. Яковлева*

Адрес редакции:

Россия, 170021, Тверь, ул. Прошина, д.3, к. 2, комн. 102

Тел.: (4822) 77-84-17

*Все права защищены. Никакая часть этого издания не может быть
репродуцирована без письменного разрешения издателя.*

© Тверской государственный университет, 2017

Социально-экономическая география

УДК 913

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВЕКОВ

В.Л. Мартынов, И.Е. Сазонова

Российский государственный педагогический университет
им. А.И. Герцена, С.-Петербург

Рассматривается процесс формирования транспортной системы Северо-Запада России с середины XX в. до настоящего времени. Характеризуется воздействие II мировой войны на техническое развитие разных видов транспорта. Утверждается, что пространственные основы развития транспортной системы сформировались несколько сотен лет назад, и новые транспортные пути проходят в тех же направлениях, что и более старые. Описываются процессы формирования сети путей сообщения разных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, авиационного, внутреннего водного, морского, трубопроводного). Анализируются возможности воздействия транспортного строительства на региональное развитие.

Ключевые слова: *Северо-Запад, транспортная система, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, внутренний водный транспорт, морской транспорт, трубопроводный транспорт, региональное развитие.*

Транспортная система Северо-Запада имеет самую длительную историю формирования среди транспортных систем крупных регионов России. Здесь в IX в. возникло первое русское государство, Киевская или Киевско-Новгородская Русь, годом основания которого считается 862 г., и основным фактором, определившим возникновение этого государства, было транспортно-географическое положение этой территории. Здесь проходили два меридиональных водных пути, соединявших Балтийское море с Чёрным и Каспийским. Возникшие в середине первого тысячелетия н.э. речные пути, соединявшие Северную Европу с Передней Азией, расходились от устья Невы [12]. После прекращения использования этих путей их участки стали использоваться в качестве торговых путей Новгородского государства, по которым через устье Невы в ту же Северную Европу вывозились

меха. В московское время всё большее значение стали приобретать дороги, которые большей частью дублировали водные пути. Со снижением значения пушной торговли и ростом объёмов вывоза за границу товаров местного производства (кожи, пеньки, льна, древесины и т.д.) значение дорог ещё более возросло. Рост общих объёмов перевозки привёл к возникновению на Балтийском море московского торгового флота, в XVII в. базировавшегося в шведском порте Ниен в устье Невы.

С основанием в устье Невы первого русского города, Санкт-Петербурга, растут объёмы перевозок как по рекам, так и по дорогам [13]. На протяжении XVIII в. окончательно определяются трассы гужевых дорог, которые в основном сохраняются до настоящего времени.

К концу XVIII в. формируется подавляющее большинство ныне существующих в пределах Северо-Запада городов, и дальнейшее развитие транспортной системы заключается в развитии транспортных связей между ними. Те города, которые возникают в более поздние времена, обычно создаются в пределах уже сформированных направлений сообщений. Так, например, Мурманск, образованный в 1917 г., стал фактическим преемником Колы, известной со времён новгородской независимости на меридиональном водном пути через Кольский полуостров. Город Дно, возникший в качестве железнодорожного узла в 1904 г., «унаследовал» своё значение от новгородской крепости Порхов, расположенной неподалёку от Дно на реке Шелонь и существующей с XIII в. И даже совсем юный город Сосновый Бор, образованный в 70-е гг. XX в. при Ленинградской АЭС, в сущности является наследником древнего Копорья, и расположен на дороге, известной на протяжении столетий как Копорский тракт.

В XIX – начале XX вв. прокладываются почти все ныне существующие магистральные железные дороги. К началу XX в. окончательно формируется ныне существующий рисунок сети путей сообщения, который на протяжении XX в. почти не менялся.

После окончания II мировой войны в развитии транспорта, как и экономики вообще, происходят кардинальные перемены. За время войны во всех воюющих странах были разработаны многочисленные новые технологии в самых разных областях. Применять их предполагалось в первую очередь в военных целях, но за время войны далеко не все эти технологии удалось применить в ходе боевых действий. Однако они очень пригодились после 1945 года. Как это не покажется странным или необычным, именно войны – это главный двигатель технического прогресса, соответственно этот прогресс «оплачивается» многочисленными человеческими жертвами и разрушениями того, что было создано людьми. Это очень плохо и даже аморально, но, к сожалению, человечество в техническом плане именно

таким образом развивалось на протяжении всей истории своего существования.

Так, во время II мировой войны были разработаны и начали применяться радиолокационные станции (РЛС). Первые РЛС, предназначенные для обнаружения самолётов противника, были развёрнуты в СССР для защиты Ленинграда и в Великобритании для защиты Лондона. После II мировой войны РЛС стали объединяться в сети, предназначенные для обнаружения воздушных целей вероятного противника. Но эти же сети позволили гражданским самолётам «оторваться» от наземных ориентиров, воздушное сообщение стало возможным в любое время суток. Турбовинтовые и реактивные авиационные двигатели, также разработанные в годы II мировой войны, начали устанавливаться на пассажирские самолёты, что привело к резкому росту скорости воздушных судов, их пассажироместимости и дальности перевозок. Это привело к резкому, даже скачкообразному, росту значения авиационного транспорта.

Поскольку II мировая война была «войной моторов», в ходе её было разработано множество технологий повышения мощности и надёжности автомобильных двигателей. Благодаря этим технологиям удалось резко улучшить технические характеристики двигателей «гражданских» машин, увеличить их мощность и надёжность. Благодаря этому с 1950-х годов начинается массовое использование автомобильного транспорта для дальних перевозок как грузов, так и пассажиров.

Новые технологии в металлургии, также разработанные в годы II мировой войны, обеспечили ускоренное развитие трубопроводного транспорта. Трубопроводы существовали и до II мировой войны, но они были сравнительно небольшими по дальности транспортировки, в целом маломощными и не очень надёжными, поскольку строились из труб небольшого диаметра и длины. Послевоенные трубопроводы позволили транспортировать нефть и газ в больших количествах на тысячи километров.

Новые технологии в судо- и кораблестроении позволили резко уменьшить сроки строительства судов при одновременном росте их надёжности. Большое развитие получили также специализированные суда, предназначенные для перевозки различных видов грузов, а также пассажиров.

Наименьшим было воздействие военных технологий на развитие железнодорожного транспорта. Воюющие стороны использовали железные дороги для связи фронта и тыла, но непосредственно в боевых действиях железнодорожный транспорт использовался слабо (известно лишь несколько примеров использования бронепоездов на «стационарных» участках фронта, например, под Ленинградом). Более того, если развитие авиационного и автомобильного транспорта II

мировая война ускорила, то развития железнодорожного транспорта – затормозила, поскольку непосредственной надобности в его развитии не было, то использовалось то, что уже существовало, а именно паровозная тяга.

Но коренная трансформация транспортной системы мира, СССР и его части – Северо-Запада, началась примерно с середины 1950-х годов. Первое послевоенное десятилетие в той части мира, которая была затронута военными действиями, стало восстановительным периодом.

В послевоенное время значение Ленинграда и Северо-Запада в целом для экономики СССР снижается (более подробно см., например, [15]). В области транспорта это проявлялось, в частности, в демонтаже уже существующих железных дорог и восстановлении в «упрощённом» виде дорог, разрушенных во время войны. Была демонтирована железная дорога Новгород – Старая Русса вдоль западного берега озера Ильмень, дорога Волосово – Мшинская, большая часть дороги Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн – Усть-Луга, дороги Гдов – Псков и Псков – Полоцк, а также частично бывшие финские железные дороги на отошедшей к СССР части Карельского перешейка.

В сильно упрощённом по сравнению с довоенным временем виде была восстановлена бывшая Варшавская железная дорога. Она стала однопутной на всём протяжении. Мост через реку Луга, бывший одним из главных «чудес» железнодорожного строительства России XIX в., не был восстановлен, а на его месте построен обычный однопутный железнодорожный мост. Перешивка дороги на двухпутную колею одновременно с постройкой нового моста была осуществлена уже в 80-е гг. XX в.

Новое железнодорожное строительство велось, но его объём был намного меньшим, чем в первой половине XX в., не говоря уже о второй половине XIX в. Магистральные дороги во второй половине XX в. не строились вообще, сооружались относительно небольшие соединительные и тупиковые ветки. К числу таковых относятся дорога на Юшкозеро и Костомукшу, построенная для вывоза железорудного концентрата; от Мурманска на Никель – для доставки сырья и вывоза готовой продукции, возникшего ещё в финское время, комбината «Печенганикель»; от Иля-Ууксу, куда железная дорога была построена финскими войсками во время Великой Отечественной войны, на Лодейное Поле (эта дорога замкнула «железнодорожное кольцо» вокруг Ладожского озера), и некоторые другие.

В конце 50-х – начале 60-х гг. XX в. начинается масштабная реконструкция железных дорог СССР. Магистральные дороги в ходе этой реконструкции становятся двухпутными и электрифицируются, усиливается верхнее строение пути, второстепенные дороги переводятся на тепловозную тягу. К концу 1960-х гг. паровозы на железных дорогах общего пользования вообще перестают

использоваться. Основное внимание в ходе технической реконструкции уделялось широтному ходу от границы с Финляндией через Ленинград на Москву. Эта дорога стала частью сплошной электрифицированной магистрали через весь Советский Союз от западных границ до Владивостока.

Электрифицированы были все основные пригородные направления на расстоянии до 130–150 км от Ленинграда, в том числе и на второстепенных дорогах. Но дальнейшая реконструкция дорог замедлилась на долгое время, по отдельным направлениям не завершена до сих пор, и планов её завершения нет. Например, по бывшей Варшавской дороге двухпутная электрифицированная линия заканчивается в Луге, по Витебской – в Оредеже. В Мурманском направлении электрификация всей дороги от С.-Петербурга до Мурманска была завершена в 90-е гг. XX в., так же, как и в Северном (на Вологду).

После окончания этой реконструкции на рубеже 60-х – 70-х гг. XX в. железнодорожный транспорт СССР в целом и Северо-Запада в частности некоторое время действовал в режиме, близком к оптимальному [6]. Но при этом резко возрастает различие в объёме грузо- и пассажиропотоков между магистральными и второстепенными железными дорогами. Особенно это было характерно для Северо-Запада, где значение главной пассажирской железной дороги приобретает дорога Ленинград – Москва [16]. Примерно три четверти дальних пассажирских поездов на Ленинград прибывали и отправлялись с/на Московского вокзала. Главной «грузовой» дорогой становится Северная дорога, соединяющаяся с железной дорогой Ленинград – Москва у станции Обухово в городской черте Ленинграда. Растёт также значение Мурманской железной дороги.

В 1970-е гг. в связи с «расширением участия СССР в системе международного разделения труда» начинается развитие Ленинградского железнодорожного узла, в основном линий, ведущих в Морской порт [9]. Кроме этого, усиливается движение по Балтийской железной дороге к Таллинскому (Ново-Таллинскому) порту. По Рижской железной дороге (Москва – Рига через Великие Луки) идёт поток грузов к Рижскому порту. Часть этих грузов транспортируется по бывшей Виндаво-Рыбинской дороге (Рыбинск – Бологое – Псков – Рига – Вентспилс), но в целом значение этой дороги, как и других второстепенных дорог, снижается.

В целом для большей части северо-западных железных дорог конец 1960-х – начало 1970-х гг. – это время, когда был достигнут максимум их пропускной способности. Скорости как пассажирских, так и грузовых перевозок с этого времени практически не менялись до начала XXI в., когда на отдельных участках этих дорог начинают курсировать скоростные поезда «Сапсан» и «Ласточка», и в сообщении

с Финляндией – «Аллегро». Но все прочие поезда перемещаются с такими же скоростями, как и пятьдесят лет назад.

Можно считать, что железные дороги достигли своего технологического потолка. Развитие магистральной железнодорожной сети, которое может коренным образом улучшить ситуацию, потребует настолько больших капиталовложений, что это не имеет практического смысла.

После очень долгого перерыва, с 70-х годов XX в., новое железнодорожное строительство на Северо-Западе возобновляется в постсоветское время. В начале 90-х гг. XX в. появляется проект постройки новой скоростной железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой – проект «ВСМ» («высокоскоростной магистрали»). Эта дорога должна была пройти по несколько иной трассе (рассматривалось три основных варианта), чем существующая дорога, и предназначалась исключительно для пассажирского сообщения.

Проект ВСМ не был осуществлен, для его запрета использовалось множество предлогов, в том числе и явно надуманных – например, о том, что эта дорога приведёт к экологическому ущербу для Валдайского национального парка. Министерство путей сообщения запретило эксплуатацию созданного специально для этой дороги скоростного поезда «Сокол», разработанного в России [3]. Вместо этого МПС, преемником которого является ОАО «РЖД», предложило организовать скоростное сообщение по существующей дороге С.-Петербург – Москва, закупив для этого поезда у германской фирмы «Сименс» (эксплуатируются под названием «Сапсан») и коренным образом перестроив саму дорогу. Эта идея была осуществлена, «Сапсаны» действительно преодолевают расстояние между двумя столицами очень быстро. Но все остальные поезда, движущиеся по этой же дороге, стали проводить намного больше времени в пути из-за необходимости пережидать «Сапсаны».

В целом как саму идею организации скоростного сообщения по существующей железной дороге между С.-Петербургом и Москвой, так и её реализацию, можно считать неудачными. Косвенно это признает и ОАО «РЖД», предполагая построить новую высокоскоростную магистраль Москва – С.-Петербург [2]. Следует отметить, что в случае постройки этой магистрали она неизбежно пройдёт по территории пресловутого Валдайского национального парка, что и явилось одним из предлогов для ликвидации проекта частной высокоскоростной магистрали 1990-х гг. Но ожидать в этот раз возражений со стороны национального парка вряд ли стоит, поскольку за новым проектом стоит по сути государственная структура.

То же самое относится к скоростному сообщению по линии С.-Петербург – Хельсинки по трассе бывшей Финляндской железной дороги. Скоростные поезда «Аллегро», которые могут перемещаться по

железным дорогам обоих государств, сильно мешают движению других поездов. Для того, чтобы убрать грузовое движение с трассы Финляндской дороги, построена соединительная ветка Сосново – Каменногорск [8], от которого грузовые поезда должны уходить в направлении Финляндии через пограничный переход Светогорск – Иматра. Со стороны Выборга реконструируется (фактически строится заново) железная дорога Выборг – Каменногорск, это часть построенной в финские времена дороги Выборг – Сортавала – Йозенсуу.

Но с какой бы скоростью не перемещались ныне поезда по железным дорогам С.-Петербург – Москва и С.-Петербург – Хельсинки, они едут по железным дорогам, существующим со второй половины XIX в., и прошедшим в тех же направлениях, в которых проходили водные пути и дороги по крайней мере с X в. И даже новые дороги, строительство которых осуществляется или предполагается, проходят вдоль этих путей – например, дорога между Сосновым и Каменногорском проходит вдоль реки Вуокса, бывшей одним из главных путей Северо-Запада до XVIII в.

Коренным образом была перестроена железная дорога Выборг – Зеленогорск через Приморск, построенная в 30-е гг. XX в., когда эта территория принадлежала Финляндии, главным образом из военных соображений. В советское время дорога использовалась для незначительных по объёму пассажирских перевозок (в 80-е – 90-е гг. XX в. ходившие по этой дороге пригородные пассажирские поезда состояли из тепловоза и двух пассажирских вагонов) и очень малых – грузовых. Постройка нового нефтеналивного порта в Приморске привела к тому, что эту дорогу пришлось переделывать полностью, поскольку её техническое состояние не менялось с финских времён. Но если говорить о самой трассе дороге, то она в целом совпадает с существующей по крайней мере на протяжении семисот лет «Королевской дорогой» от устья Невы к Стокгольму вдоль побережья Финского залива.

Одновременно с реконструкцией магистральных дорог ослабевает движение по второстепенным дорогам, особенно построенным в годы I мировой и Великой Отечественной войн, исходя из военных соображений. К таким дорогам относятся, например, железная дорога Бологое – Полоцк, проходящая через север Тверской области и юг Псковской области, построенная в годы I мировой войны, и железная дорога Окуловка – Неболчи, построенная во время Великой Отечественной войны. Некоторые железные дороги просто забрасываются – участок бывшей Ижорской крепостной железной дороги от ст. Лебяжье до бывшей станции Краснофлотск, где с 2011 г. прекращено движение, уже зарос кустарником.

На южном берегу Финского залива построен новый порт Усть-Луга. Грузопотоки, проходящие через порт, растут очень быстро, но его

развитие сдерживается слабым развитием наземной транспортной сети. К этому порту ведёт участок дороги от станции Веймарн на трассе Балтийской железной дороги, построенной в конце 1930-х гг., когда в Усть-Луге шло строительство военно-морской базы. Для более эффективной связи с рельсовой сетью страны предполагается постройка дороги Усть-Луга – Великий Новгород. Если этот проект будет реализован, то он станет «реинкарнацией» проекта начала XX в. (проектировавшаяся железная дорога от Москвы на Нарву через Крестцы, Новгород и Лугу), которая, в свою очередь в значительной мере воспроизводила трассу гужевой «Ивангородской дороги» XVI – XVIII веков.

Более того, само строительство новых портов на северном и южном берегах Финского залива можно считать повторением транспортно-экономической ситуации, существовавшей в XV–XVII вв., когда границы Московского государства в районе Финского залива были близки к нынешним. На южном берегу залива главным портом была Нарва, на северном – Выборг. Вместо Нарвы построена Усть-Луга, вместо Выборга – Приморск.

В конце XX – начале XXI в. строится железная соединительная железная дорога Ледмозеро – Кочкома [4], соединившая Мурманскую железную дорогу и железную дорогу на Костомукшу. Постройка этой дороги также имеет свои исторические аналоги – она прошла в широтном направлении, так же, как на протяжении столетий проходили водно-волоковые пути между Белым морем и Ботническим заливом. При постройке эта дорога и рассматривалась как новый путь для сообщения между Россией и Финляндией, но до настоящего времени в этом качестве не используется. Это один из железнодорожных «проектов», так и не оправдавших возлагавшиеся на них надежды.

Большой проблемой развития С.-Петербургского железнодорожного узла является то, что изначально он развивался не как узел, а как место, где сходятся железные дороги, построенные в разное время и с разными целями. Даже строительство соединительных веток мало что меняло. Например, самая первая по времени постройки ветка, ведущая в морской порт на Гутуевском острове, первоначально соединяла порт только с Николаевской железной дорогой, над всеми остальными она проходила в путепроводах. Переходы с одной дороги на другую и сейчас очень сложны с технической точки зрения [10]. Лишь с сожалением можно отметить, что как развитие железных дорог в целом, так и трансформация С.-Петербургского железнодорожного узла идёт хаотично, без какого-либо ясно сформулированного плана и внятных целей [11].

Если темпы развития железных дорог во второй половине XX в. резко сокращаются в сравнении с предшествующим периодом, то темпы развития автомобильных дорог возрастают. На протяжении 1950-х –

1960-х гг. все магистральные автодороги, расходящиеся от Ленинграда, становятся асфальтированными. Основными автодорогами становятся Московское шоссе, соединявшее Ленинград со столицей СССР, Киевское шоссе – путь на Украину и в Белоруссию, Таллинское шоссе – дорога в Прибалтику, Выборгское и Приозерское шоссе – дороги на Карельский перешеек, Мурманское шоссе – дорога на Кольский полуостров и на север Европейской России (дороги на Мурманск и Вологду расходятся у реки Волхов). Все эти дороги прошли параллельно магистральным железным дорогам по трассам старинных трактов, возникших самое позднее в первой половине XVIII в. Единственная магистральная дорога, отходящая от «северной столицы» и не имеющая автодороги – «дублёра», – Витебская дорога. Кроме этого, не дублируется автодорогой железная дорога Мга – Пестово – Москва Бутырская.

В 1983 г. с постройкой Ладожского (Марьинского) моста через Неву, единственного автодорожного моста через Неву за пределами Ленинграда – С.-Петербурга, меняется трасса Мурманского шоссе. На протяжении более ранней истории освоения Северо-Запада начальным участком этого шоссе и его предшественника, Архангельского тракта, был Шлиссельбургский тракт, проходящий вдоль левого берега Невы. С начала 1980-х гг. трасса Мурманского шоссе проходит по кратчайшему расстоянию между устьем и истоком Невы на правом берегу Невы. Ранее на этой территории между Невой и Ладожским озером проходили только местные тупиковые дороги (исключение – 1941–1944 гг., когда здесь прошла «Дорога жизни»). Постройка полноценной магистральной дороги привела к резкому ускорению развития правого берега Невы как в С.-Петербурге, так и в Ленинградской области, что особенно ярко проявилось в постсоветское время.

Одновременно с постройкой новых магистральных автодорог они соединяются между собой дорогами – «стяжками». Основной дорогой между Московским и Киевским (до революции – Варшавским) шоссе становятся дороги между Новгородом и Лугой, а также между Шимском и Николаево (нынешней и дореволюционной Феофиловой Пустыней), трасса которых была проложена в начале XIX в. Киевское и Таллинское шоссе соединяются дорогой Толмачёво – Пружицы. Между Московским и Мурманским шоссе прокладывается автодорога Чудово – Волхов, прошедшая вдоль реки Волхов. Между Выборгским и Приозерским шоссе сохраняется множество соединительных дорог, построенных в межвоенное время как с советской, так и с финской стороны тогдашней границы. Очевидно, что все упомянутые соединительные дороги также существуют на протяжении очень длительного времени, измеряемого столетиями.

К числу совершенно новых соединительных автодорог относятся Кольцевая автомобильная дорога (КАД) и Западный скоростной

диаметр (ЗСД), соединившие основные автомагистрали, расходящиеся от С.-Петербурга. Постройка обеих этих дорог относится к XXI веку. Сейчас планируется постройка Восточного скоростного диаметра.

Автодорожное строительство в сочетании с техническим развитием автомобильного транспорта приводит к резкому росту значения автомобильных перевозок – как пассажирских, так и грузовых. Первый междугородний автобусный вокзал в пределах нынешнего Северо-Запада был построен в Выборге ещё в 1932 г. [14], но тогда этот город принадлежал Финляндии.

В Ленинграде первый автобусный вокзал был создан в 1957 гг., причём в качестве автовокзала использовалось здание бывшей кордегардии Сенного рынка. Этот автовокзал официально именовался «Автовокзал № 1». В 1963 г. строится ныне существующий автовокзал на Обводном канале, получивший наименование «Автовокзал № 2». Таково официальное название этого автовокзала по сей день, хотя автовокзала № 1 на Сенной площади нет с конца 1980-х гг. Его несколько раз переносили, последним местоположением автовокзала № 1 была площадь Балтийского вокзала (первые годы XXI в.), затем он окончательно исчез, а его маршруты были переданы на автовокзал № 2. В начале XXI в. появились две новые автостанции у конечных северных станций С.-Петербургского метрополитена – автовокзал «Парнас» у одноимённой станции метро и Северный автовокзал у ст. метро «Девяткино». Планировалась постройка нового большого автовокзала у ст. метро «Купчино», но в настоящее время реализация этих планов отложена на неопределённую перспективу [1].

Между тем новый автовокзал С.-Петербург крайне необходим. Автовокзал № 2 на Обводном канале расположен крайне неудобно для пассажиров. Его построили в непосредственной близости от автобусного парка № 2, бывшего в советское время единственным парком, работавшим на междугородних линиях. Удобство для автопарка обернулось неудобством для пассажиров, которым приходилось и приходится преодолевать пешком значительные расстояния от ближайших остановок общественного транспорта. Автобусный парк № 2 с начала 1990-х гг. утратил своё монопольное положение в системе международных и междугородних автобусных перевозок, а до этого автовокзала автобусам приходится ехать через пробки всей южной части города. Существование автовокзала на Обводном канале потеряло всякий смысл, но тем не менее оно продолжается.

В 1960-е гг. создаются автовокзалы и автостанции в других городах Северо-Запада. С конца 1960-х – начала 1970-х гг. междугородний автобусный транспорт становится массовым. Его развитие приводит к тому, что в это же время резко сокращаются пассажирские перевозки речным транспортом, поскольку автобус

обеспечивал более быстрый и более дешёвый проезд. Исчезают местные пассажирские линии из Ленинграда в Петрокрепость (Шлиссельбург), Лодейное Поле и другие города Северо-Запада.

В постсоветское время междугородний автобус начинает «теснить» железнодорожный. Появляются автобусные маршруты за границу как в республики бывшего Союза (Эстонию, Латвию, Белоруссию, Украину, Молдавию, Казахстан), так и в государства т.н. «дальнего зарубежья» (Финляндию, Польшу, Германию и другие; в 1990-е гг. существовал даже автобусный маршрут С.-Петербург – Стамбул). Есть также полулегальные автобусные линии, соединяющие С.-Петербург с Дагестаном и Калмыкией, которые используются в основном для перевозки «гастарбайтеров». Существенно возрастает частота перевозок на ряде местных направлений (между С.-Петербургом, с одной стороны, Выборгом, Приозерском, Псковом, Великим Новгородом и другими городами Северо-Запада – с другой).

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта шло медленнее, чем других видов транспорта. На протяжении второй половины XX в. на Северо-Западе было создано только одно крупное гидротехническое сооружение – Волго-Балтийский водный путь, прошедший по трассе Мариинской системы, которая в свою очередь была проложена по трассе водно-волокового пути, существовавшего на протяжении более чем тысячи лет. Волго-Балт в его нынешнем виде был построен в 1964 году. Но его постройка, в отличие от Мариинской системы начала XIX в., очень слабо сказалась на развитии Ленинграда – С.-Петербурга и Северо-Запада в целом. Для постсоветского времени характерно снижение объёма внутренних водных перевозок при практически остановившемся обновлении его основных фондов. Большая часть как грузовых, так и пассажирских судов, перемещающихся по внутренним водным путям Северо-Запада, построена до 1991 г.

Линий регулярных пассажирских сообщений не осталось вообще, речные пассажирские суда используются исключительно в туристских целях, в том числе и суда на подводных крыльях (линии С.-Петербург – Петергоф, Петрозаводск – Кижы). Основным типом грузовых судов, перемещающихся по рекам Северо-Запада, становятся суда «река – море», использующиеся для сообщений между глубинными районами Европейской России и зарубежными странами. Для осуществления таких перевозок на Северо-Запад переброшено значительное количество судов «река – море» из речных бассейнов Азиатской России, главным образом Обь-Иртышского и Ленского. Именно для прохода крупных речных судов разводятся по ночам мосты в Санкт-Петербурге – один из главных «туристских аттракционов» северной столицы.

Большое развитие за вторую половину XX в. получил авиационный транспорт. Главным центром авиасообщений является Ленинград – С.-Петербург. В начале 1950-х гг. аэродром Шоссейная, использовавшийся для пассажирских перевозок, после постройки типового пассажирского здания того времени преобразуется в аэропорт с тем же названием. В 1973 г. в этом аэропорту строится новое пассажирское здание, и он переименовывается в аэропорт Пулково. Новое здание аэровокзала получает название «Пулково-1» и начинает использоваться для внутренних линий, старое, построенное в 1950-е годы, именуется «Пулково-2» и используется для международных линий. Поскольку пересадка пассажиров между внутренними и международными линиями в советское время не осуществлялась, сообщение между «Пулково-1» и «Пулково-2» отсутствовало. Это было сделано сознательно с целью разделения внутренних и международных пассажиропотоков – считалось, что обычные советские люди не должны встречаться с иностранцами. С «открытием границ» отсутствие сообщения между терминалами стало большой проблемой, поскольку поток пассажиров, переходивших с внутренних рейсов на международные и наоборот, постоянно рос. Особенно быстро этот рост стал происходить в XXI в. одновременно с общим ростом числа авиапассажиров. В 2014 г. был построен единый терминал, от которого отправляются и внутренние, и международные рейсы.

Во время Великой Отечественной войны главным аэропортом Ленинграда становится расположенный к востоку от города аэродром «Смольное», который после войны был преобразован в аэропорт «Ржевка». Но деятельность этого аэропорта прекратилась ещё в 1980-е гг. Использовался он главным образом для небольших по протяжённости перевозок. Тогда же (в 1980-е гг.) были разработаны планы постройки нового аэропорта Ленинграда в районе Тосно. В районе площади Мира (современной Сенной площади) началось даже строительство аэровокзала для транспортировки пассажиров в этот ещё не построенный аэропорт (по тогдашней схеме Москвы, где доставка пассажиров во все аэропорты осуществлялась от аэровокзала). Но эти планы были оставлены и в настоящее время их реализация даже не предполагается. Правда, в 10-е гг. XXI в. правительство Ленинградской области предлагало создать новый аэропорт на базе заброшенного военного аэродрома в пос. Сиверский Гатчинского района, но когда будут реализованы эти планы и будут ли реализованы вообще, непонятно [7].

Создаются также аэропорты в других городах Северо-Запада. Во Пскове это аэропорт «Кресты» в Новгороде – «Юрьево», в Вологде – «Заречье», в Архангельске – «Талаги» и «Васьково», в Мурманске – «Мурмаши», в Сыктывкаре аэропорт располагается практически в центре города. Создаются также аэропорты вне региональных центров,

например, в Мурманской области – «Хибины» между Кировском и Апатитами. В 1960-е – 1970-е гг. активно развивается «малая авиация».

В 1990-е гг. в связи с общим кризисом в стране, объём авиaperевозок резко сокращается. Некоторые аэропорты перестают функционировать, но всё же продолжают своё существование, некоторые исчезают бесповоротно, например, «Юрьево» в Новгороде. С конца XX – начала XXI вв. прослеживается рост объёма авиационных перевозок, но в основном он происходит за счёт С.-Петербурга.

Следует иметь в виду, что авиационный транспорт, в отличие от других видов транспорта, не формирует новую пространственную структуру общества. Он «накладывается» на уже существующую структуру, обеспечивая её существование.

Развивается также трубопроводный транспорт. Первые магистральные газопроводы на Северо-Западе были построены в 1948 г. По трубопроводу к Ленинграду пошёл газ из города Кохтла-Ярве Эстонской ССР, где он производился путём перегонки горючих сланцев. В 1952 г. было начато производство сланцевого газа в г. Сланцы Ленинградской области, и от него к Ленинграду был проложен аналогичный газопровод. В 1959 г. был построен первый магистральный газопровод, по которому в Ленинград пошёл природный газ из месторождений Ставропольского края [5]. С постройкой в 1967 г. газопровода «Сияние Севера», по которому в Ленинград и на Северо-Запад пошёл природный газ из месторождений Коми АССР и Ямало-Ненецкого автономного округа, использование сланцевого газа стало абсолютно бессмысленным. В 1970-е и последующие годы через территорию Северо-Запада прокладываются магистральные газопроводы, по которым газ с севера Западной Сибири отправляется на экспорт, в Финляндию.

Строятся также нефтепроводы. Самый крупный нефтепровод на Северо-Западе, построенный в советское время – нефтепровод «Ярославль – Кириши», благодаря которому был построен Киришский нефтеперерабатывающий завод, нынешнее предприятие «Киришинефтеоргинтез», и возник нынешний город Кириши (1965 г.). В постсоветское время этот нефтепровод был продлён до порта Приморск, став ключевым звеном Балтийской трубопроводной системы (БТС), по которой идёт значительная часть нефтяного экспорта. Город Кириши стал первым за более чем тысячелетнюю историю освоения Северо-Запада городом между истоком и устьем реки Волхов, тем не менее его образование вполне укладывается в логику формирования оси освоения, основой которой является эта река.

В целом анализ развития формирования системы сообщения Северо-Запада позволяет утверждать, что на протяжении примерно полутора тысяч лет эта система продолжает своё эволюционное развитие. В Римской империи все дороги вели в Рим. На современном

Северо-Западе России все дороги вели и ведут к Санкт-Петербургу, который был, есть и будет главным узлом транспортных коммуникаций этой части мира.

Развитие во второй половине XX в. новых видов транспорта не внесло в систему путей сообщения каких-либо «революционных» изменений, поскольку эти новые пути «вписывались» в уже существующие системы коммуникаций, а не меняли их.

Естественно, что менялся технический уровень путей сообщения – железные дороги электрифицировались, автомобильные дороги асфальтировались, грунтовые аэродромы стали железобетонными аэропортами, но всё это происходило в той «системе координат», основы которой были заложены ещё до возникновения первого Русского государства. Тем более значимым представляется изучение процессов, создававших эту систему и развивавших её на протяжении сотен лет. Такие исследования могут послужить надёжной основой для разработки стратегий (именно стратегий, а не планов текущих действий, как сейчас) развития как транспортной сети Северо-Запада, так и регионов, расположенных в его пределах.

При разработке этих стратегий надо исходить из простого факта – пространственная структура общества, опорный каркас которого и представляют собой транспортные магистрали, формируется главным образом под воздействием процессов самоорганизации, но действие этих процессов происходит нелинейно. Они могут неоднократно приводить к саморазвитию или саморазрушению этой структуры в зависимости от изменений условий и факторов, определяющих её существование. Ключевой задачей в ходе исследований таких пространственных систем является определение фазы, в которой на данный момент находится система. Эта фаза легко определяется по уровню и тенденциям изменения объёмов и направлений транспортных связей – пассажирских и грузовых. И крайне важно понимать, что переломить господствующие на данный момент тенденции невозможно.

Иногда утверждается, что изменить траекторию развития отсталых или депрессивных территорий можно путём постройки новых транспортных путей или реконструкции существующих – это, дескать, должно привлечь новых жителей, поток инвестиций, сформирует «опорный каркас» территории, которая резко повернёт от бедности ко всеобщему благополучию и процветанию. Так, например, в Псковской области предлагалось построить железную дорогу между Гдовом и Псковом, которая должна была «оживить» обезлюдившие территории вдоль восточного берега Псковско-Чудского озера. Хорошо, что в ОАО «РЖД» и администрации Псковской области нашлись здравомыслящие люди, которые правильно оценили абсурдность этого предложения и строить дорогу отказались [17].

Если прокладывать дороги на тех территориях, которые буквально «распирает» от новых сил и возможностей, то развитие их резко ускоряется. Пример – юг Западной Сибири, который начал активно развиваться с возникновением пароходства по рекам Обь-Иртышского бассейна и строительством Пермь-Тюменской (Уральской) железной дороги в 1885 г. С постройкой Транссибирской магистрали темпы экономического развития этой территории резко ускорились, но, к сожалению, почти все успехи были сведены на нет Гражданской войной – сведены настолько, что в 1950-е гг. эта территория фактически осваивалась заново в ходе «освоения целинных и залежных земель». Но если территория деградирует, то строительство новых путей сообщения на темпах деградации или не скажется никак, или лишь усилит её. Пример – дорожное строительство постсоветского времени в депрессивных регионах Северо-Запада.

В качестве примера можно привести Плюсский район Псковской области и граничащий с ним Лужский район Ленинградской области, которые очень хорошо знакомы авторам данной статьи в практическом отношении. За последние десять лет многие дороги там стали существенно лучше – грейдерные дороги покрылись асфальтом, грунтовые стали грейдерными и т.д. Но на экономическом, социальном, демографическом развитии тех территорий, через которые эти дороги проходят, качественное улучшение системы путей сообщения не сказалось никак – они как были, так и остались бедными, деградирующими и вымирающими территориям. Развитие дорожной сети может лишь в какой-то мере стабилизировать социально-экономическую ситуацию в «бедных» регионах, если не ухудшить её, но никогда – улучшить. Другими словами, дорожное строительство – это всего лишь дорожное строительство, а не улучшение качества и повышение уровня жизни населения деградирующих или отсталых территорий, в качестве какого оно часто воспринимается.

К сожалению, в многочисленных «концепциях», «концепциях стратегий» и «стратегиях» развития регионов, расплывшихся в последнее время в неимоверном количестве, преобладают узкоспециализированные, можно даже сказать резче – узколобые, подходы к изучению и прогнозированию процессов пространственного развития общества, в которых реальные свойства геопространства попросту игнорируются. Ожидать от всех этих псевдонаучных документов, будто сошедших со страниц «Истории одного города» М.Е. Салтыкова-Щедрина, продолженной в XXI век, какой-либо пользы ни для страны в целом, ни для её регионов не стоит.

Список литературы

1. Автовокзал в Купчино будет построен не раньше 2020 года. URL: <http://kupchinonews.ru/2017/03/15/avtovokzal-v-kupchino-budet-postroen-ne-ranshe-2020-goda/#.WO9iw4jyiM8> (дата обращения: 13.04.2017).
2. Актуализированную программу высокоскоростного сообщения обсудили на заседании правления РЖД // Гудок – 23 ноября 2015 года.
3. Астафьева Н. Почему скоростной поезд Сокол-250 проиграл западным аналогам. URL: <http://www.online812.ru/2011/05/20/011/> (дата обращения: 13.04.2017).
4. В Карелии состоялось официальное открытие железной дороги Ледозеро-Кочкома протяженностью 132 км. URL: <https://ria.ru/economy/20020422/123025.html> (дата обращения: 13.04.2017).
5. Евдошенко Ю.В. Сланцевый газ или природный? Из истории газификации Ленинграда. URL: <http://www.gazrossii.ru/page/history/history> (дата обращения: 13.04.2017).
6. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990.
7. Когда в Ленобласти появится новый аэропорт? URL: <http://www.lenoblinform.ru/news/2016/02/18/aeroport-180216.html> (дата обращения: 13.04.2017).
8. Коновалова Н. Вдоль Вуоксы пойдут поезда // Санкт-Петербургские ведомости – 6 августа 2015 года.
9. Критский С. В. История строительства Южного полукольца Петербургского железнодорожного узла // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2015. № 3. С. 216–222.
10. Критский С.В. Санкт-Петербургский железнодорожный узел: История и современные вызовы // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2014. № 1. С. 115–119.
11. Кудрявцев В.А., Бадах В.И. Неисповедимы пути реконструкции // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2008. № 1 (14). С. 32–37.
12. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география транспорта Северо-Запада России в догосударственное время // Историческая география Восточной Европы: природное и культурное наследие. Материалы Международной научно-практической конференции. – Псков: изд-во ПГУ, 2016. С. 3–9.
13. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Развитие системы путей сообщения Северо-Западной России в первой половине XVIII в. // Геоология, геоэкология, эволюционная география Труды международного семинара. Российский государственный педагогический университет им.

- А.И. Герцена, факультет географии, кафедра геологии и геоэкологии. – СПб.: изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2016. С. 295–300.
14. Мысько А.С. Архитектура Выборга эры функционализма. – СПб.: Центр сохранения культурного наследия, 2014. 168 с.
15. Нефёдова Т.Г., Трейвиш А.И. Россия между двумя столицами: специфика территориальных сдвигов // Региональные исследования. 2013. № 4. С. 31–43.
16. Тархов С.А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом // Экономический журнал. 2015. № 1. С.177–188.
17. У РЖД нет отдельных планов в отношении Псковской области – Якунин. URL: <http://pln-pskov.ru/society/103958.html> (дата обращения: 13.04.2017).

THE MAIN DIRECTIONS AND FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE NORTH-WEST OF RUSSIA IN THE SECOND HALF OF THE XX - BEGINNING OF THE XXI CENTURY

V.L. Martynov, I.E. Sazonova

The Herzen State Pedagogical University of Russia (St. Petersburg)

The process of formation of the transport system of the North-West of Russia from the middle of the 20th century is considered. until now. Characterized by the impact of World War II on the technical development of different modes of transport. It is argued that the spatial basis for the development of the transport system was formed several hundred years ago, and new transport routes pass in the same directions as the older ones. The processes of forming a network of communication routes for various types of transport (rail, road, air, inland water, sea, pipeline) are described. The possibilities of transport construction impact on regional development are analyzed.

Keywords: *North-West of Russia, transport system, railway transport, road transport, inland waterway transport, sea transport, pipeline transport, regional development*

Об авторах:

МАРТЫНОВ Василий Львович – доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, e-mail: martin-vas@yandex.ru

САЗОНОВА Ирина Евгеньевна – кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, e-mail: iesazonova@mail.ru

УДК 911.37 : 711.4

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ СТАРЫХ ПРИГОРОДНЫХ ЗОН ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ГОРОДОВ ЦФО

С.И. Яковлева

Тверской государственный университет, Тверь

Показаны социально-экономические параметры, характеризующие города Центра России и Чернозёма, и их пригороды в XIX в. «Значительность» старых пригородов рассматривается как первоначальный демографический ресурс развития городов-центров ЦФО.

Ключевые слова: *пригородная зона, окрестности города, ближний и дальний пригород, субурбанизация.*

Пригородная зона (пригород) – это территориальное и одновременно функциональное понятие, в котором отражена пространственная пара взаимосвязанных объектов – город и его окружение. Формирование и освоение пригородных зон – исторический непрерывный процесс развития городов-центров [6–11]. Формирование единой территориальной системы «город – пригород» – актуальная проблема региональных исследований и проектных разработок.

В разных трактовках понятие пригородной зоны есть в работах градостроителей, специалистов районной планировки (нынешнего территориального планирования) и географов. Классическое определение дано в географии: пригородные зоны – это территории, «непосредственно окружающие города, наиболее многосторонне и тесно связанные с ними» [2, с. 44]. Таким же по содержанию является определение пригородной зоны и в Земельном кодексе РФ, 2006 (ред. 2008, ст. 86) [1], где названы типичные функциональные территории пригородных зон: сельскохозяйственная, рекреационная, резервная – для развития города. В современной версии Градостроительного кодекса РФ понятие пригородной зоны отсутствует [4], а проблемы формирования и управления пригородными зонами носят инициативный характер, они разрабатываются в новых генпланах немногих городов (Казань, Уфа, Астрахань, Псков, Воронеж, Калининград и др.). В ряде субъектов РФ границы пригородных зон городов утверждены региональными законами и показаны на проектных картах. Разработаны и действуют региональные нормативы градостроительного проектирования, в том числе пригородных зон.

Впервые социально-экономический анализ российских городов и их пригородов был выполнен в энциклопедической работе Семёнова-Тян-Шанского В.П. «Город и деревня в Европейской России» (1910) [4].