УДК 911.3:656.025.2

Савчук И.Г.

Национальный университет обороны Украины имени Ивана Черняховского, Киев, Украина

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ РОЛИ ВЕДУЩИХ ГОРОДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ СТРАНЫ

Аннотация*. Статья посвящена теоретическим основам географических исследований роли городов в международном пассажирском железнодорожном сообщении страны. Рассмотрены геоэкономические эффекты, которые порождают такого вида коммуникации. Акцентировано на особенностях роли государства в формировании маршрутов и сети таких пассажирских поездов как одного из инструментов приграничного и трансграничного сотрудничества. Особое внимание уделено высокоскоростному пассажирскому сообщению, которое стало из вида транспорта особым инструментом государственной региональной и международной политики. Установлены негативные и позитивные последствия размещения пассажирских терминалов в городах на маршрутах следования пассажирских поездов в международном сообщении. Таким образом, атерриториальный вид транспорта превращается в один из основных современных преимуществ в географическом положении городов и регионов в международных коммуникационных осях развития.*

Ключевые слова*: география транспорта, ТЖВ, геоэкономические эффекты, региональная политика, коммуникационные оси развития, теория развития регионов, общественная география.*

Savchuk I.G.

National Defence University of Ukraine named after Ivan Cherniakhovskyi, Kyiv, Ukraine

THEORETICAL FRAMEWORK FOR THE GEOGRAPHICAL STUDY OF THE ROLE OF LEADING CITIES IN THE INTERNATIONAL PASSENGER RAILWAY COMMUNICATION OF THE COUNTRY

Abstract*. The article is devoted to the theoretical foundations of geographical studies of the role of cities in the international passenger railway traffic of the country. The geo-economic effects that this type of communication generates are considered. It focuses on the specifics of the role of the state in the formation of routes and a network of such passenger trains as one of the instruments of cross-border and cross-border cooperation. Particular attention is paid to high-speed passenger traffic, which has become a special instrument of state regional and international policy from a mode of transport. The negative and positive consequences of the placement of passenger terminals in cities on the routes of passenger trains in international traffic have been established. Thus, the at-territorial mode of transport turns into one of the main modern advantages in the geographical position of cities and regions in the international communication axes of development.*

Key words: *transport geography, TGV, geo-economic effects, regional policy, communication axes of development, theory of regional development, social geography.*

Введение и постановка проблемы. Ведущие города стран формируют основные очаги их социально-экономического развития. Коммуникационные оси, которые их

соединяют между собой и с зарубежными городами неизбежно становятся магистральными и по ним происходит перемещение большинства пассажиров в международном сообщении.

Изученность проблемы. Впервые в СНГ географический аспект пассажирского железнодорожного сообщения раскрыл С.В. Берштейн-Коган [1]. Однако в данной работе перевозкам пассажиров по железной дороге уделено очень мало внимания. Международная их составляющая вообще не рассматривалось. «Роль экономико-географов… должна… ограничиться изучением территориальной структуры пассажирских перевозок: а) страны в целом; б) экономических районов разных таксономических рангов; в) населенных пунктов разных функциональных типов» — указывал С.В. Берштейн-Коган в 1930 г. [1, с. 35]. Тем самым значение городов, как центров формирования пассажиропотоков было понятным еще во времена становления географии транспорта.

Эти теоретико-методологические установки был основополагающими для всех исследований в области географии пассажирского транспорта в советский период. Однако, «не смотря на большое значение пассажирского транспорта в общей работе транспортной системы, вопросы географии пассажирских перевозок исследованы значительно слабее, чем грузовых» [8, с. 3]. Во многом это было вызвано введением в 30-е гг. XX ст. режима секретности для большинства данных транспортной статистики, что не позволяло проводить соответствующие научные изыскания. Даже при изучении с позиций географии транспорта зарубежных стран вопросы пассажирских железнодорожных перевозок не были раскрыты. Превалировало изучение грузопотоков. Именно поэтому «в советской экономической географии, в частности в географии транспорта и географии населения, отсутствует опыт географического изучения пассажирских связей» — указывал О.А. Кибальчич еще в 1962 г. [3, с. 180]. Этим ученым были изучены межрайонные пассажирские перевозки СССР в кон. 50-х гг. XX ст., но они рассматривались без учета международного железнодорожного сообщения [4, с. 27-28].

С позиций советской географии транспорта в единственной, посвященной пассажирскому сообщению Украины, научной монографии [5] международные железнодорожные связи страны, а также роль ведущих городов страны в их формировании не рассматривались. В ней акцентируется внимание на то, что в нач. 80-х гг. XX ст. около 60,0% общего объёма пассажирских перевозок Украины приходилось на межреспубликанское сообщение [5, с. 14].

За исключением наших публикаций [6-11; 21-22] в отечественной экономической географии в постсоветское время анализировали лишь топологические свойства железнодорожных сетей и дана лишь общая краткая характеристика изменений в пассажирском железнодорожном сообщении ряда железных дорог Украины [12].

Среди современных географических работ по изучению роли ведущих городов страны в её международном пассажирском железнодорожном сообщении следует особо отметить исследование Ф. Дюбуа и К. Шурманна, которые опираясь на методы картографического моделирования, раскрыли влияние геополитики на развитие современного международного пассажирского сообщения (в т.ч. железнодорожного) в регионе Балтийского моря [17].

Цель и задачи работы прямо обусловлены недостаточным развитием теории транспортной географии. Поэтому целью является изложение авторской позиции по вопросам теории пассажирского международного железнодорожного сообщения, а задачами соответственно – раскрытие особенностей геоэкономических эффектов и влияния на региональное и городское развитие ТЖВ[2], как новой для большинства стран мира формы перемещения людей на большие расстояния.

[2] С французского оригинального названия: train à grande vitesse (TGV) — высокоскоростной поезд.

Материалы и методы. В основе статьи лежит авторская трактовка современной теории международного пассажирского железнодорожного сообщения. Она основана на изучении как немногочисленных трудов предшественников, так и собственных авторских теоретических конструкций. Это предопределило использования главным образом общенаучного методического аппарата, который позволяет вычленить теоретические знания среди работ, посвященных конкретным вопросам международного пассажирского железнодорожного сообщения.

Результаты и их обсуждение. Международное пассажирское сообщение в целом как отдельный вид сообщения имеет существенное отличие от внутреннего пассажирского сообщения. Наличие на постоянной основе заграничного железнодорожного сообщения прямо указывает на заинтересованность двух соседних государств в поддержании тесных связей между собой. Прохождение ряда пассажирских железнодорожных маршрутов по территории трёх и более стран говорит об их особой важности в развитии связей между ними. На международное пассажирское железнодорожное сообщение существенное влияние оказывает внешняя политика государства, а также степень его вовлечённости в интернациональные политические, экономические и социальные процессы. Чем интенсивнее и разнонаправленнее такие связи, тем значительнее объёмы внешней торговли и международный пассажиропоток.

Выбор маршрутов следования, конечных пунктов назначения, типа курсирующих международных пассажирских железнодорожных поездов является одним из важных вопросов изучения в геополитике и геоэкономике. Это особенно ярко видно на примере распада государства или изменения его границ. В таком случае часть бывших внутренних пассажирских железнодорожных рейсов получают международный статус, что во многих случаях приводит к их отмене или изменению маршрута следования.

Международное пассажирское железнодорожное сообщение выполняет следующие функции: символическую (политическая целесообразность развития таких связей), экономическую (раскрывает роль таких городов в формировании хозяйственных связей между регионами страны и в её внешнеэкономических связях) и социально-коммуникативную (наличие такого вида пассажирского сообщения позволяет поддерживать устойчивые личные связи, в т.ч. миграцию и туризм).

Альтернативные виды пассажирского международного сообщения — автомобильный и авиационный обладают, как определенными преимуществами (более быстрое перемещение в пространстве и во времени), так и существенными недостатками (большая стоимость проезда; менее комфортные условия поездки; большиѐ ограничения в параметрах и весе багажа пассажиров и т. д.). При этом существенную роль играет скорость движения поездов, на которую оказывает влияние не только техническое состояние подвижного состава и станционно-путейного хозяйства, но и время прохождения паспортного и таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу.

Привлечение основных понятий геоэкономики к изучению международного пассажирского железнодорожного сообщения ведущих городов Украины позволяет раскрыть их роль в его пространственном развитии. Сочетание геоэкономического метода исследования с геополитическим и геоисторическим позволит выявить влияние экономической стратегии государства на развитие железных дорог за длительный период. Для понимания пространственных особенностей влияния ведущих городов страны на развитие международного железнодорожного сообщения целесообразно использовать ряд геоэкономических эффектов.

Чем удалённее от государственной границы конечный пункт следования международного пассажирского железнодорожного поезда, тем теснее отношения между населением и хозяйствами разных стран. Поэтому особое внимание необходимо уделить изучению роли городов, в которых находиться такой конечный пункт, в формировании международных людских потоков. Пересечение международными

железнодорожными пассажирскими поездами нескольких государственных границ, по нашему мнению, свидетельствует о наличии весьма тесных связей между городами–конечными станциями и зонами их влияния в различных странах. Во многом это связано с концентрацией людского и экономического потенциала в ведущих городах страны (эффект метрополии) [14, p. 128], которые преимущественно являются конечными станциями следования международных пассажирских поездов.

При этом существенную роль играет эффект границы. Наличие существенных различий в таможенной и технической документации стран приводит к уменьшению поездок между ними [20, p. 23]. Чем более напряженными являются политические и экономические отношения между соседними государствами, тем сильнее будет проявляться барьерная функция государственной границы. Она является следствием эффекта соседства — «с увеличением расстояния между определенными точками уменьшается взаимодействие между ними» [2, с. 228]. При этом следует учесть влияние эффекта исторической инерции — длительное однонаправленное использование инфраструктурных объектов обусловлено необходимостью возвращения вложенных в них средств [2, с. 272]. Капиталоёмкое железнодорожное строительство является одним из ярких примеров проявления такого эффекта. Поэтому, несмотря на формирование новых государств и появление и/или изменение линии государственной границы, сохраняются многие из существовавших ранее маршрутов движения пассажирских железнодорожных поездов.

Схожим является механизм пространственного проявления эффекта столичности — превалирование центростремительных связей к столице, которая формирует экономическое и политическое пространство страны. Его основой является централизация в управлении государством. Именно поэтому данный геоэкономический эффект особенно ярко проявляется в централизованных государствах (такими были Российская империя и СССР), где наиболее важные вопросы решают в столице. У нее была очевидная прерогатива на реализацию международных связей. Центральная власть санкционировала, в случае невозможности их осуществления напрямую, функционирование отдельных привилегированных центров на периферии государства для контактов с зарубежными странами. Таким образом, высшая государственная власть укрепляет значение столицы, как центра принятия важнейших политических и экономических решений. Это позволяет ей возглавлять иерархию городов страны и приводит к созданию радиальной сети железных дорог от столицы великой державы к её окраинам (теоретическая модель «звезда Леграна») [18, p. 16-20].

Среди периферийных районов такого государства особое место, под воздействием влияния эффекта трёх «S»[3] [16, p. 19], занимают приморские южные окраины. В большинстве развитых стран здесь имеет место концентрация населения из-за климатически более комфортных условий проживания. Поэтому к ведущим приморским городам-портам прокладывают прямые железнодорожные пути с целью удовлетворения потребностей жителей центра (преимущественно столицы) страны в отдыхе на берегу теплого моря в летний сезон и для осуществления морской внешней торговли.

Позитивное влияние на развитие экономики определенной территории от перемещения пассажиров оказывается тогда, когда имеется взаимодействие между ведущими городами и другими населёнными пунктами стран, по территории которых проходят данные перевозки, а не осуществляется простое их перемещение (например, в курьерском сообщении между парами их ведущих городов). В последнем случае речь идет о выполнении такими поездами транзитной функции (эффект тоннеля). Также железнодорожные линии не оказывают экономического воздействия на территорию, по которой они проходят, из-за того, что они служат для соединения между собой ведущих

[3] С английского оригинального названия: Sea — море, Sand — песок, Sun — Солнце.

городов. Детальнее данный вопрос (на примере ТЖВ во Франции) освещен в [23, p. 468-469, 471; 24, p. 456-459]. Соответствующие поезда просто преодолевают территорию страны, оказывая лишь негативное воздействие на большей протяженности своего маршрута. Среди таких отрицательных аспектов главнейшими являются:

- наличие барьеров для коммуникаций по большей части маршрута следования данных поездов, из-за ограждения такой железнодорожной линии и наличие ограниченного числа переходов через неё;

- отмена ряда существовавших ранее пассажирских поездов, в т.ч. пригородном и местном сообщении, на маршрутах следования ТЖВ;

- необходимость для осуществления поездки в столицу переезда в город, где есть промежуточная/конечная станция следования такого поезда;

- значительное шумовое и световое загрязнение прилегающей к железнодорожной линии территории.

Данные негативные аспекты четко прослеживаются в транзитных районах, прилегающих к железной дороге высокоскоростного движения. На них имеет место сочетание эффекта тоннеля с эффектом метрополии, что приводит к эффекту Морвана — возникновению слабоосвоенной в хозяйственном плане территории, которая находится между периферийными районами сопредельных экономических центров [15, p. 121-122]. Данная часть страны фактически «выпадает» из ареала интенсивных социально-экономических связей и обречена на длительную депрессию. Это негативным образом сказывается на развитии поселенческой сети и условиях жизни местного населения.

Место конкретного города в национальной иерархии городов является существенным фактором его развития и во многом указывает на его значимость в геостратегии страны. До появления высокоскоростного железнодорожного сообщения только размещение международных аэропортов и морских портов позволяло городу занять более высокое место в национальной иерархии городов. Как правило, такие значимые инфраструктурные объекты размещались в городах с наибольшей людностью либо в зоне их непосредственного влияния.

Традиционное пассажирское железнодорожное сообщение, в силу своих технических параметров функционирования, связывало воедино все населенные пункты, через которые проходили железнодорожные линии. Оно было зримым проявлением территориального единства страны. У пассажирских поездов были многочисленные остановки по пути следования, что позволяло рассредоточить пассажиропоток и связать между собой значительную часть населённых пунктов. Совершенно иначе обстоит дело с ТЖВ.

Высокоскоростное пассажирское железнодорожное сообщение напротив обладает яркой атерриториальностью, что позволило Э.Офану назвать его «самолетом на рельсах» [13, p. 433]. Промежуточные остановки, как авиации, так и ТЖВ, хоть и обусловлены техническими причинами, однако при выборе конкретного места их локализации решающее значение имеют именно политические решения руководства страны. Как следствие «ТЖВ является прекрасным инструментом включения в сеть регионов, что не происходит более с классической железнодорожной сетью» [23, p. 467].

Развитие в ряде соседних стран-членов ЕС и СНГ сети высокоскоростных пассажирских поездов ставит вопрос о необходимости детального изучения последствий их постройки на развитие международных пассажирских железнодорожных перевозок в стране.

Создание сети ТЖВ приводит к значительным изменениям в железнодорожном пассажирском сообщении и к резкому ухудшению транспортной доступности одних населенных пунктов (главным образом в населённых пунктах с небольшим количеством жителей, где ликвидированы остановки главных пассажирских поездов) и существенному улучшению других (преимущественно ведущих городов страны, в

которых расположены конечные станции следования ТЖВ). Замыкание большинства маршрутов следования таких поездов на столицу дает ощутимый геостратегический эффект, проявляющийся в реализации центростремительной модели управления городами страны (звезда Леграна). Улучшает своё положение в национальной иерархии городов также немногочисленная когорта населенных пунктов, в которых имеются промежуточные остановки ТЖВ, ибо они получили дополнительный импульс в своем развитии, из-за резкого улучшения их транспортной доступности, в рамках национальной и международной железнодорожной транспортной сети.

Вышеизложенный теоретический анализ развития международного высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения позволяет утверждать, что не только города оказывают влияние на выбор конечных пунктов назначения и остановки по маршруту движения пассажирских железнодорожных поездов, но и появление принципиально нового их вида — ТЖВ прямо влияет на иерархию городов страны, их значение в региональном развитии.

Более высокое положение в национальной иерархии городов страны, из-за организации промежуточной остановки высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения, получает ряд её малых и средних городов. Это даёт дополнительный импульс для их экономического развития, так как они минуют необходимую, при традиционной модели организации пассажирского железнодорожного сообщения, потребность приоритетных хозяйственных связей с ближайшим региональным/межрегиональным центром.

Результатом создания сети ТЖВ ряд провинциальных городов имеют лучшее железнодорожное сообщение со столицей посредством таких поездов, чем со своим ближайшим окружением. Это приводит к возникновению ранее не существовавших «городов-спален» не являющихся более центрами активного воздействия на свой регион. Они стали наиболее удалёнными городами-спутниками периферийной зоны влияния столицы из-за того, что местные традиционные железнодорожные линии более не задействованы в пассажироперевозках [19, p. 441].

Таким образом, возник новый специфический эффект ТЖВ — «процесс территориального деструктуризации через дезорганизацию традиционной иерархии городов» [13, p. 441], возникающий вследствие функционирования данного вида высокоскоростных пассажирских перевозок. Максимальный эффект позитивного воздействия на территориальную структуру имеет место при сочетании линий ТЖВ с классической электрифицированной железнодорожной сетью [23, p. 468; 24, p. 445]. Это позволяет привлечь в населенный пункт, где есть станция/вокзал ТЖВ, пассажиров из региона, прибывших по традиционной железнодорожной сети в рамках единой железнодорожной политики страны, как это имеет место во Франции. Однако это же способствует уменьшению пассажиропотока на традиционной железнодорожной линии между конечными станциями следования поездов ТЖВ из-за значительно большего времени в пути.

Ликвидация маршрутов на традиционной железнодорожной сети приводит к ухудшению транспортно-географического положения многих городов, которые ранее имели такие пассажирские связи, из-за того, что они не включены в сеть промежуточных остановок ТЖВ. Во многом это вызвано техническими условиями функционирования данного типа поездов, коммерческая скорость которых не менее 250 км/ч.

Движение таких поездов не возможно на обычных железнодорожных путях, ибо технически они не приспособлены для этого. Поэтому необходимо создавать специальную инфраструктуру для высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения, включая и подвижной состав. Это вызвано, прежде всего, вопросами безопасности пассажиров во время поездки и созданием комфортных условий для их пребывания в салоне поезда. Все это приводит к большей, чем при эксплуатации

обычного пассажирского поезда, стоимости робот по запуску и надлежащему функционированию высокоскоростного железнодорожного сообщения.

С целью безопасности (на случай непредвиденной ситуации) на пути следования такого поезда необходимо иметь несколько промежуточных остановок. Следует заметить, что в отличие от традиционных пассажирских поездов дальнего следования, высокоскоростные поезда не могут принимать традиционные железнодорожные вокзалы, из-за технических параметров длины состава и особенностей его торможения и хода. Это ставит вопрос либо о создании нового специализированного железнодорожного терминала или же существенной реконструкции и модернизации уже существующего.

Гарантирование высокой коммерческой скорости на большей части маршрута следования пассажирского состава ТЖВ предполагает минимальное число промежуточных остановок, из-за существенной потери времени на разгон и торможение поезда. Таким образом, неизбежным следствием реализации высокоскоростного пассажирского сообщения является его магистрализация и создание редкой сети промежуточных станций.

Высокоскоростное пассажирское сообщение может быть рентабельным лишь при наличии большого гарантированного пассажиропотока, который существует между ведущими городами страны. Это закрепляет их привилегированное положение в национальной иерархии городов. При этом выбор города для размещения промежуточной станции следования высокоскоростных поездов становится из чисто технического вопроса важным элементом национальной политики. Таким образом, терминал такой стации «государственная власть видит? как инструмент экономического развития, в том числе и на уровне агломераций как инструмент городской реструктуризации вокруг вокзалов» [24, p. 444].

Постройка/реконструкция вокзалов ТЖВ и прилегающих к ним городских кварталов с целью осуществления посадки и высадки пассажиров является серьёзной современной проблемой геоурбанистики. Особую важность приобретает развитие на достаточном уровне пропускной способности автодорожной сети города и стоянок для автотранспортных средств в непосредственной близости от такой станции. В большинстве ведущих городов отсутствуют свободные незастроенные пространства в районе существующей железнодорожной пассажирской станции. Здесь сосредоточены многочисленные городские коммуникации, связанные с функционированием традиционного железнодорожного вокзала. Это всё приводит к значительному удорожанию работ по постройке нового железнодорожного терминала или реконструкции старого вокзала.

В урбанизированном районе, с высоким, более-менее равномерным уровнем плотности автомобильных дорог, возможна постройка такого вокзала и вне пределов города. Это вызвано необходимостью создания больших по площади стоянок легковых автомобилей, так как большинство пассажиров ТЖВ прибывают на железнодорожный вокзал именно на них. Такой вариант решения вопроса предпочтителен перед проведением значительных дорогостоящих работ по перекладке городских коммуникаций и перестройки привокзальной застроенной территории в историческом центре города.

С целью увеличения пассажиропотока преимущественно конечные станции следования ТЖВ соединены с вокзалами прибытия традиционных железнодорожных поездов пригородного и местного сообщения и отчасти с остановками пригородных и муниципальных регулярных автобусных маршрутов в единый мультимодальный транспортный узел. Это позволяет существенно разгрузить город от транзитного потока пассажиров и позволяет избегнуть необходимости постройки больших по площади стоянок непосредственно возле вокзала ТЖВ.

В столице страны по данной причине целесообразным является создание промежуточной станции ТЖВ на краю города. Данный железнодорожный вокзал следует разместить в непосредственной близости от одной периферийной станции линии городского метрополитена и пригородного железнодорожного вокзала, а также напрямую соединить с главным международным аэропортом страны подземным переходом, как это сделано в аэропорту «Париж-Шарль де Голль». Создание такого мультимодального транспортного пассажирского узла позволяет существенно «разгрузить» городскую автодорожную инфраструктуру от большого потока транзитных пассажиров, следующих в его направлении из-за границы или регионов страны. Его постройка позволила распределить их на тех, кто выезжает за границу, перемещается в другие регионы страны, выезжает в прилегающий регион и в пригород. Таким образом, сама столица практически не ощущает на себе возросший пассажиропоток из всей страны, создаваемый постройкой центростремительной национальной/международной сети высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения.

Важным преимуществом высокоскоростного поезда является то, что вокзалы в конечных его пунктах находятся в центре города, тогда как аэропорты размещены всегда либо на краю или за пределами городской застройки. Потеря времени на прибытие в центр города из аэропорта больше, чем время следования в пути ТЖВ. К тому же на последнем нет тех жестких мер контроля и досмотра пассажиров, которые действуют на гражданских авиарейсах и не столь существенны ограничения к провозу багажа. Так же для поездки на ТЖВ нет таких медицинских противопоказаний, как на самолете и места в салоне такого поезда более комфортны.

Сосредоточение национальными авиакомпаниями большинства международных рейсов в столичном аэропорту, при наличии в нем промежуточной остановки ТЖВ, привело к тому, что ведущие города страны практически полностью лишены прямых авиарейсов в зарубежные города. Они вынуждены поддерживать тесные пассажирские связи со столицей, где действует главный (и во многих странах не один) международный аэропорт. Таким образом, усиливается контроль со стороны верховной власти над региональными и местными элитами, который не позволяет поделить страну на зоны непосредственного влияния отдельных её ведущих городов. Особенно важно это в условиях крайне неравномерного регионального развития, когда более слабые периферийные регионы страны, посредством тесных внешнеэкономических и людских связей, попадают под экономическое и культурное влияние ведущих городов соседних стран.

Высокоскоростное железнодорожное пассажирское сообщение позволяет ликвидировать такую угрозу социально-экономическому единству страны, создав более тесные хозяйственные и людские связи с её столицей, чем с ведущим соседним заграничным городом. По этой причине в ряде стран ЕС, не смотря на принятые на самом высоком уровне политические решения о создании связующих звеньев между высокоскоростными линиями соседних стран, они не осуществляются страной, которая обеспокоена возможностью экономической дезинтеграции соответствующих своих пограничных регионов.

При этом важно учесть тот факт, что ТЖВ курсируют исключительно днём, а это позволяет совершить поездки между городами в течение одних суток. Поэтому для гарантирования значительного постоянного пассажиропотока на маршрутах следования ТЖВ ликвидированы большинство традиционных ночных пассажирских поездов. Это связано с тем, что благодаря высокоскоростному железнодорожному сообщению между ведущими городами страны время пребывания в пути существенно уменьшилось и пассажиры могут успеть за несколько часов прибыть в другой ведущий город (прежде всего столицу страны) для решения своих дел. В расписании движения пассажирских поездов, сохранены те из них, что курсируют летом из наиболее удаленных от

высокоскоростных линий городов страны в направлении на основные её рекреационные центры.

В конечном итоге все это приводит к усилению роли столицы в социально-экономическом развитии провинции и расширению зоны её непосредственного влияния на большую часть страны. Центральное правительство получает возможность, путем выбора места постройки вокзала ТЖВ, оказывать существенное влияние на региональные и местные элиты и усиливать свой контроль над территорией страны.

Выводы. Для верного понимания современного международного пассажирского железнодорожного сообщения страны целесообразно использовать теоретическую модель «звезда Леграна» и основные понятия геоэкономики: эффекты границы, исторической инерции, метрополии, Морвана, соседства, столичности, тоннеля, трёх «С». Такие изменения в пространственном проявлении международного пассажирского железнодорожного сообщения, его роли в социально-экономическом развитии ведущих городов и регионов, их иерархии требуют с позиций географии обстоятельного изучения. Существенное значение при этом приобретают новые методы тематического картографирования, позволяющие найти средства для отображения современного международного пассажирского железнодорожного сообщения на различных уровнях географического анализа.

Использованная литература:

1. Берштейн-Коган С.В. Очерки географии транспорта. Москва-Ленинград: Гос. изд-во, 1930. 384 с.
2. Блій Г. де, Муллер П. Географія: світи, регіони, концепти / Пер. з англ.; Передмова та розділ “Україна” О.Шаблія. К.: Либідь, 2004. 740 с.
3. Кибальчич О.А. Опыт разработки гипотезы межрайонных пассажирских потоков на перспективу // Вопросы географии. Сб. 57. Москва, 1962. С. 180-193.
4. Кибальчич О.А. Вопросы географического изучения пассажирских перевозок // Проблемы экономических связей и транспорта (в связи с экономическим районированием). Москва: Московский филиал Геогр. общ-ва Союза ССР при АН СССР, 1962. С. 27-56.
5. Пассажирские перевозки Украинской ССР (экономико-географические исследования). Киев: Наукова думка, 1983. 132 с.
6. Савчук І.Г. Загальні тенденції розвитку експорту послуг залізничного транспорту в Україні // Часопис соціально-економічної географії. 2010. № 9. С. 96-98.
7. Савчук І.Г. Передумови розвитку міжнародного пасажирського залізничного сполучення України // Наук. часопис Нац. пед. ун-ту ім. М.П. Драгоманова. Сер. 4. Географія і сучасність. 2010. Вип. 24. С. 205-209.
8. Савчук И.Г. Развитие экспортоориентированых видов экономической деятельности Украины в районах, прилегающих к государственной сухопутной границе с Российской Федерацией (на примере международного железнодорожного пассажирского сообщения) / Мат. Второй межд. науч.-практ. конф. «Географические проблемы сбалансированного развития староосвоенных регионов» (Брянск, 28 – 30 октября 2010 г.). Брянск: Курсив, 2010. С. 181-186.
9. Савчук И.Г. Международное пассажирское железнодорожное сообщение Украины // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2015. № 5. С. 40-47.
10. Савчук І.Г. Розвиненість мережі залізниць у районі державного кордону України / Мат. науково-практ. конф. «Російсько-українське порубіжжя: стан та перспективи співробітництва» (Харків, 16 квітня 2011 року). Харків: ХНУ ім. Каразіна, 2011. С. 78-81.
11. Савчук І.Г. Транзитний потенціал України у міжнародному пасажирському залізничному сполученні // Ученые записки Таврического нац. ун-та им. В.И. Вернадского. 2011. Т. 24, № 2, Ч. 1. С. 280-284.
12. Тархов С.А. Транспортная интеграция и дезинтеграция постсоветского пространства: изменение пассажирских связей после распада СССР // Изв. РАН. Серия географическая. 1997. №3. С. 73-81.
13. Auphan E. (2008), Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l’Association de Géographes Français*, No 4, pp. 431-442.

14. Benko G. (1999), La mondialisation de l'économie n'est pas synonyme d'abolition des territories, *Les 80 idées-forces pour entrer dans le 21e siècle* [sous la dir. de S. Cordellier], Paris, pp. 128-130.

15. Brunet R. (1993), Building models for spatial analysis, *Two decades of l'Espace géographique*, Montpellier, pp. 109-123.

16. Brunet R., Dollfus O. (1990), Le Déchiffrement du Monde, *Géographie unverselle* [sous la dir. de R. Brunet]: en 10 vol. Vol. 1. Mondes nouveaux, Paris, 1990. 552 p.

17. Dubois F., Schürmann C. (2009), Transport and ascessibility in the Baltic Sea Region – structures and perspectives, *Informationen zur Raumentwicklung*, No 8/9, pp. 547-550.

18. Guigou, J.-L. (1993), *France 2015. Recomposition du territoire national. Contribution au débat national*, Paris, 80 p.

19. *Hight Speed and the City* (2010), Paris, 140 p.

20. Kunth A. (2002), Chemins de fer en mutation dans l'Europe médiante, *Le courrier des pays de l'Est*, No 1029, pp. 15-27.

21. Savchuk I. (2017), Le trafic ferroviaire international de voyageurs en Ukraine, un pont entre l'Est et l'Ouest ou le choix d'un bloc? *Géotransports*, Vol. 9, pp. 51-61.

22. Savchuk I. (2014), Ukraine's window to the West: The role of international railway connection in Transcarpathia (Zakarpattia), *Hungarian Geographical Bulletin*, Vol. 63, No 2, pp. 159-175.

23. Varlet J. (2008), Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, No 4, pp. 461-474.

24. Zembri P. (2008), Le contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, No 4, pp. 443-460.

References:

1. Bershteyn-Kogan S.V. (1930), *Essays on the geography of transport*, Moscow-Leningrad, 384 p. (In Russ.).

2. Bliy H. de, Muller P. (2004), *Geography: worlds, regions, concepts*, Kyiv, 740 p. (In Ukr.).

3. Kibalchich O.A. (1962), Experience in developing a hypothesis of interdistrict passenger flows for the future, *Questions of geography*. Vol. 57, Moscow, Pp. 180-193. (In Russ.).

4. Kibalchich O.A. (1962), Questions of the geographical study of passenger traffic, *Problems of economic relations and transport (in connection with economic zoning)*. Moskow. P. 27-56. (In Russ.).

5. *Passenger traffic in the Ukrainian SSR (economic and geographical research)* (1983), Kyiv, 132 p. (In Russ.).

6. Savchuk I. (2010), General trends in the development of exports of railway transport services in Ukraine, *Chasopys sotsial'no-ekonomichnoyi heohrafiyi*, No 9, P. 96-98. (In Ukr.).

7. Savchuk I. (2010), Prerequisites for the development of Ukraine's international passenger rail service, *Nauk. chasopys Nats. ped. un-tu im. M.P. Drahomanova. Ser. 4. Heohrafiya i suchasnist'*, Vol. 24, pp. 205-209. (In Ukr.).

8. Savchuk I. (2010), Development of export-oriented types of economic activities of Ukraine in areas adjacent to the state land border with the Russian Federation (on the example of international railway passenger traffic), *Geographic Problems of Balanced Development of Old Developed Regions, Mat. Second int. scientific-practical conf.*, Bryansk, pp. 181-186. (In Russ.).

9. Savchuk I. (2015), International passenger railway communication of Ukraine, *Izvestiya Rossiyskoy akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, No 5, pp. 40-47. (In Russ.).

10. Savchuk I. (2011), Development of the railway network near the state border of Ukraine, *Russian-Ukrainian borderland: state and prospects of cooperation, Mat. scientific practice. conf.*, Kharkiv, pp. 78-81. (In Ukr.).

11. Savchuk I. (2011), Transit potential of Ukraine in the international passenger railway connection, *Uchenye zapysky Tavrycheskoho natsional'nogo universitetata imeni V.Y. Vernadskoho*, Vol. 24, No 2, Iss. 1, pp. 280-284. (In Ukr.).

12. Tarkhov S. (1997), Transport integration and disintegration of the post-Soviet space: changing passenger connections after the collapse of the USSR, *Izvestiya Rossiyskoy akademii nauk. Seriya geograficheskaya*, Vol. 3, pp. 73-81. (In Russ.).

13. Auphan E. (2008), Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, No 4, pp. 431-442. (In Fr.)

14. Benko G. (1999), La mondialisation de l'économie n'est pas synonyme d'abolition des territories, *Les 80 idées-forces pour entrer dans le 21e siècle* [sous la dir. de S. Cordellier], Paris, pp. 128-130. (In Fr.)

15. Brunet R. (1993), Building models for spatial analysis, *Two decades of l'Espace géographique*, Montpellier, pp. 109-123.

16. Brunet R., Dollfus O. (1990), Le Déchiffrement du Monde, *Géographie unverselle* [sous la dir. de R. Brunet]: en 10 vol. Vol. 1. Mondes nouveaux, Paris, 1990. 552 p. (In Fr.).

17. Dubois F., Schürmann C. (2009), Transport and ascessibility in the Baltic Sea Region – structures and perspectives, *Informationen zur Raumentwicklung*, No 8/9, pp. 547-550.

18. Guigou, J.-L. (1993), *France 2015. Recomposition du territoire national. Contribution au débat national*, Paris, 80 p. (In Fr.).

19. *Hight Speed and the City* (2010). Paris. 140 p.

20. Kunth A. (2002), Chemins de fer en mutation dans l'Europe médiante, *Le courrier des pays de l'Est*, No 1029, pp. 15-27. (In Fr.).

21. Savchuk I. (2017), Le trafic ferroviaire international de voyageurs en Ukraine, un pont entre l'Est et l'Ouest ou le choix d'un bloc? *Géotransports*, Vol. 9, pp. 51-61. (In Fr.).

22. Savchuk I. (2014), Ukraine's window to the West: The role of international railway connection in Transcarpathia (Zakarpattia), *Hungarian Geographical Bulletin*, Vol. 63, No 2, pp. 159-175.

23. Varlet J. (2008), Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, No 4, pp. 461-474. (In Fr.)

24. Zembri P. (2008), Le contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, No 4, pp. 443-460. (In Fr.)

Сведения об авторе:

Савчук Иван Григорьевич – Национальный университет обороны Украины имени Ивана Черняховского, старший научный сотрудник, кандидат географических наук. E-mail: ivansavchuk@yahoo.com

Information about the author:

Savchuk Ivan – National Defence University of Ukraine named after Ivan Cherniakhovsky, Senior Researcher, PhD of Geographical Sciences. E-mail: ivansavchuk@yahoo.com

Для цитирования:

Савчук И.Г. Теоретические основы географических исследований роли городов в международном пассажирском железнодорожном сообщении страны // Центральноазиатский журнал географических исследований. 2021. № 3-4. С. 64-74.

For citation:

Savchuk I.G. (2021), Theoretical framework for the geographical study of the role of leading cities in the international passenger railway communication of the country, *Central Asian journal of the geographical researches*, No 3-4, pp. 64-74. (In Russ.).