

УДК 911.3

І. Савчук, канд. геогр. наук, ст. наук. співроб.
Інститут географії НАН України, Київ

ГЕОСТРАТЕГІЧНИЙ АСПЕКТ ПАСАЖИРСЬКОГО ВИСОКОШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ

Геостратегічний аспект пасажирського високошвидкісного залізничного сполучення є важливим елементом національної стратегії оборони. Використання цього виду транспорту створює нові можливості щодо переміщення військовослужбовців та водночас породжує певні проблеми з розміщенням відповідних структурних елементів Збройних сил відповідної країни. Велике значення при цьому набувають питання організації оборони елементів інфраструктури високошвидкісного залізничного сполучення та їх дислокація у населених пунктах, особливо у містах.

Ключові слова: геостратегія, високошвидкісне залізничне сполучення, пасажирські перевезення.

Постановка проблеми, аналіз останніх досліджень і публікацій. Пасажирське залізничне сполучення має важливий геостратегічний аспект. Воно є однією з умов успішної доставки структурних підрозділів Збройних Сил та евакуації населення і матеріальних цінностей в умовах бойових дій та природних і техногенних катастроф. При цьому вирішальне значення має швидкість здійснення таких перевезень. Особливо це важливо в умовах надзвичайних ситуацій та бойових дій. Своєчасне забезпечення рухомим складом діючої армії – основа успішної реалізації поставлених перед нею бойових завдань. Все це дає підстави стверджувати, що розвиток пасажирського залізничного сполучення є важливим питанням геостратегії.

Мета статті. Теоретико-методологічні підходи до геостратегічного аналізу пасажирського швидкісного залізничного сполучення.

Викладення основного матеріалу дослідження. У мирний час надійне пасажирське залізничне сполучення так само істотно впливає на ефективність виконання Збройними Силами поставлених перед ними завдань. З його допомогою відбувається перевезення особового складу, в т.ч. новобранців і кадрових військовослужбовців, з місць призову/навчання до місця несення служби, передислокація підрозділів.

Залучення у багатьох країнах спеціалізованих структурних підрозділів Збройних Сил (хімічного захисту, мінерів, військ спеціального призначення) для виконання завдань з локалізації та усунення причин і наслідків надзвичайних ситуацій значною мірою є можливим при використанні існуючої залізничної мережі. Доставка особового складу та спеціальної техніки у гранично стислі терміни є вирішальним чинником успішної ліквідації різноманітних природних і техногенних катастроф.

Важливим чинником, що сприяє значному поширенню високошвидкісного залізничного пасажирського сполучення, є його менша, ніж у авіації залежність від погодних умов. Гарантоване переміщення пасажирів високошвидкісною залізницею можливе при проведенні низки заходів щодо запобігання несанкціонованого проникнення на шляхи, створенні цілої системи конт-

ролю за безпекою руху та переміщення ними і по них. Поєднання високої безпеки і гарантованого прибуття у пункт призначення призвело до широкого поширення в розвинених країнах світу, особливо в Європі, високошвидкісного залізничного пасажирського сполучення.

До появи високошвидкісного залізничного сполучення тільки розміщення міжнародних аеропортів і морських портів дозволяло місту зайняти більш високе місце в національній ієрархії міст. Як правило, такі важливі інфраструктурні об'єкти розміщували у містах з найбільшою людністю або у зоні їх безпосереднього впливу. Традиційне пасажирське залізничне сполучення пов'язувало між собою населені пункти, через які проходили залізничні лінії. Воно було питомим виразом територіальної єдності країни. У пасажирських поїздів були численні зупинки на шляху проходження, що дозволяло розсередити пасажиропотік і зв'язати між собою значну частину населених пунктів. Високошвидкісне пасажирське залізничне сполучення навпаки має яскраву атериторіальність, що дозволило Е.Офану назвати його "літаком на рельсах" [1, р. 433]. Проміжні зупинки як у авіації, так і високошвидкісних поїздів, хоч і зумовлені технічними причинами, однак, при виборі конкретного місця їх локалізації вирішальне значення мають саме політичні рішення керівництва країни.

Рух поїздів із комерційною швидкістю 250 і більше кілометрів на годину не можливий на звичайних залізничних коліях, які технічно не придатні для цього. Тому необхідно створювати спеціальну інфраструктуру для високошвидкісного пасажирського залізничного сполучення, включаючи і рухомий склад. Це викликає, перш за все, питаннями безпеки пасажирів під час поїздки і створення комфортних умов для їх перебування у салоні поїзда. Все це призводить до більшої, ніж при експлуатації звичайного пасажирського поїзда, вартості робіт з запуску і належного функціонування високошвидкісного залізничного сполучення. З метою безпеки на шляху проходження такого поїзда необхідно мати кілька проміжних зупинок, у т.ч. резервних (на випадок непередбаченої ситуації). Такі потяги не можуть

приймати традиційні залізничні вокзали через їх технічні параметри. Це ставить питання або про створення нового спеціалізованого залізничного терміналу або ж суттєвої реконструкції і модернізації вже існуючого на відповідній залізничній лінії.

Гарантування високої комерційної швидкості на більшій частині маршруту слідування такого пасажирського поїзду передбачає мінімальне число проміжних зупинок, через істотні втрати часу на розгін і гальмування поїзда. Таким чином, неминучим наслідком реалізації високошвидкісного пасажирського сполучення є його магістралізація та створення розрідженої мережі проміжних станцій.

Реалізація регулярного високошвидкісного пасажирського сполучення призвело до специфічних змін у просторовому розвитку економіки регіонів і національній ієрархії міст [1, р. 439–440]. З позицій геостратегії розкріємо докладніше окремі з них.

У всіх країнах, де функціонують високошвидкісні пасажирські поїзди, головним їх транспортним вузлом виступає столиця країни¹. Замикання більшості маршрутів слідування високошвидкісних пасажирських поїздів на столиці дає відчутний геостратегічний ефект, що проявляється у реалізації центробіжної моделі управління країною (зірка Лєграна). Таким чином, вища державна влада зміцнює значення столиці як центру прийняття найважливіших політичних і економічних рішень. Тому, розвиток ліній швидкісного пасажирського сполучення призводить до переважної кореспонденції таких поїздів між столицею і провідними міжрегіональними центрами країни. Особливе привілейоване становище набувають у такому випадку проміжні станції на шляху їх слідування. Вони отримують унікальну для провінційного міста можливість мати прямі зв'язки зі столицею і міжрегіональними центрами на певному маршруті, минаючи власний регіональний або ж міжрегіональний центр.

Важливим геостратегічним аспектом функціонування високошвидкісних пасажирських залізничних сполучень є практично повне "витіснення" на їх маршрутах регулярних пасажирських авіарейсів. У більшості країн Європи міжрегіональні центри знаходяться не далі, ніж 500 км від столиці країни. Запущені між ними високошвидкісні поїзди долають таку відстань менше, ніж за три години, що зводить нанівець всі переваги використання авіації на такому маршруті. Важливою перевагою високошвидкісного поїзда є те, що вокзали в кінцевих його пунктах знаходяться в центрі міста, тоді як аеропорти завжди або на краю, або за межами міської забудови. Втрата часу на прибуття в центр міста з аеропорту більше, ніж час перебування в дорозі високошвидкісного поїзда. До того ж на останньому немає тих жорстких заходів контролю та огляду пасажирів, які діють на цивільних авіарейсах і не настільки істотні обмеження до провезення багажу. Також поїзді на високошвидкісному поїзді немає таких медичних протипоказань, як на літаку, і місця в салоні поїзда більш комфортні.

Зосередження національними авіакомпаніями більшості міжнародних рейсів у столичному аеропорту при наявності у ньому проміжної зупинки високошвидкісних залізничних пасажирських поїздів призвело до того, що міжрегіональні центри країни практично повністю позбавлені прямих авіарейсів у зарубіжні міста. Вони змушені підтримувати тісні пасажирські зв'язки зі сто-

лицю, де діє головний (і в багатьох країнах не один) міжнародний аеропорт. Таким чином, посилюється контроль з боку верхньої влади над регіональними і місцевими елітами, який не дозволяє дезінтегрувати країну на зони безпосереднього впливу зарубіжних країн. Особливо важливо це в умовах вкрай нерівномірного регіонального розвитку, коли більш слабкі периферійні регіони країни, за допомогою тісних зовнішньоекономічних і людських зв'язків, потрапляють під економічний і культурний вплив великих міжрегіональних центрів сусідніх країн.

Високошвидкісне залізничне пасажирське сполучення дозволяє ліквідувати таку загрозу соціально-економічній єдності країни, створивши більш тісні господарські та людські зв'язки зі столицею, ніж із великим сусіднім закордонним містом. З цієї причини в окремих країнах ЄС, не дивлячись на прийняті на найвищому рівні політичні рішення про створення сполучних ланок між високошвидкісними лініями сусідніх країн, вони не здійснюються країною, яка стурбована можливістю економічної дезінтеграції відповідних своїх прикордонних регіонів. Це дозволяє підсилити залежність регіональної та місцевої еліти від національної верхньої влади.

При цьому виникає нова суттєва проблема регіонального розвитку та контролю над соціально-економічним простором країни – для більшості частини її території високошвидкісне залізничне пасажирське сполучення є транзитним. Відповідні поїзди його просто долають, чинячи лише негативний вплив на прилеглу територію.

Серед таких негативних аспектів найголовнішими є:

- наявність бар'єрів для комунікацій на більшій частині маршруту слідування таких поїздів, через паркани вздовж такої залізничної лінії і невелику кількість переходів через неї;

- скасування традиційних пасажирських поїздів, в т.ч. приміських і місцевих поїздів на маршрутах курсування швидкісних поїздів;

- необхідність для поїздки в столицю переїзду в місто, де є проміжна / кінцева станція проходження такого поїзда.

Спорудження спеціальних залізничних пасажирських вокзалів, проміжних станцій високошвидкісних поїздів у середніх і малих містах дозволяє їх включити в тісні економічні зв'язки столиці, здійснювати більш ефективний контроль з боку центральної влади над ними і прилеглою територією. Такі міста стають транспортними вузлами регіонального значення. В них поєднуються провінційні міжрегіональні пасажиропотоки, які прямують у столицю країни, минаючи сусідні великі міста. Це призводить до суттєвих змін їх становища у національній ієрархії міст. Вони стали своєрідними віддаленими містами-супутниками столиці.

Таким чином, за допомогою побудови залізничних ліній проходження високошвидкісних поїздів столиця підсилює свій безпосередній вплив над периферійними районами країни, що сприяє нарощуванню децентрованих зв'язків і закріпленню її територіальної цілісності. З цим пов'язана боротьба еліт малих і середніх міст за право створення в них проміжних зупинок таких поїздів. В окремих випадках для центральної влади найкращим виходом з такої ситуації є їх зведення за межами провінційних міст з метою надання рівних умов доступу для порівняно близько розташованих між собою міст та для реалізації ефективного контролю одночасно над кількома з них.

Важливим аспектом розвитку мережі високошвидкісного пасажирського залізничного сполучення є

¹ Винятком є ФРН, де головним транспортним вузлом країни є Франкфурт-на-Майні, а Берлін займає домінуюче положення лише на її сході.

можливість швидкого перекидання структурних підрозділів Збройних Сил та парамілітарних урядових організацій у різні регіони країни. Це дозволяє швидко зосереджувати елітні спеціалізовані підрозділи у зоні конфлікту з метою якнайшвидшого його вирішення, евакуювати цивільне населення і матеріальні цінності.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень. Розвиток високошвидкісного пасажирського залізничного сполучення призводить до значних змін у напрямках пасажиропотоку. Його технологічні особливості, з одного боку, були прямою причиною різкого погіршення транспортної доступності одних населених пунктів (головним чином з незначною кількістю жителів, де ліквідовані зупинки головних пасажирських поїздів), а, з іншого боку, – істотного поліпшення окремих з них (переважно найбільших міст країни, в яких розташовані кінцеві станції слідування високошвидкісних поїздів). Так центральна влада отримала ефективний інструмент регіональної політики і стратегії розвитку території країни.

Посилились доцентрові зв'язки, орієнтовані на столицю. Вибір міста розміщення проміжних і кінцевих станцій слідування високошвидкісного поїзда став важливим інструментом впливу на соціально-економічний розвиток регіонів. Особливо яскраво це

видно в малих містах, які отримали привілейований статус у своєму регіоні, завдяки наявності прямих зв'язків зі столицею. Вони отримали додатковий імпульс у своєму соціально-економічному розвитку, ставши віддаленими містами-супутниками столиці. Ліквідація за маршрутами слідування високошвидкісних поїздів рейсів місцевих авіаліній і традиційного залізничного пасажирського сполучення призвело до концентрації пасажиропотоків з провінції до столиці та їх магістралізації. Це дозволяє стверджувати, що залізничні лінії високошвидкісного сполучення перетворилися в один з головних інструментів регіональної політики і державної міської політики.

Поєднання високої швидкості перевезення з гарантованим виконанням рейсів високошвидкісними поїздами дозволяє центральній владі здійснювати контроль над провідними міжрегіональними центрами і стратегічними пунктами по всій території країни, а також швидко і ефективно ліквідувати і запобігати природним, соціальним і техногенним конфліктам і явищам.

Список використаних джерел

1. Auphan E. Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France / Etienne Auphan // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2008. – № 4. – p. 431–442.

Надійшла до редколегії 14.07.16

И. Савчук, канд. геогр. наук, ст. науч. сотруд.
Институт географии НАН Украины, Киев

ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ПАССАЖИРСКОГО ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ

Геостратегический аспект пассажирского высокоскоростного железнодорожного сообщения является важным элементом национальной стратегии обороны. Использование этого вида транспорта создаёт новые возможности для перемещения военнослужащих и одновременно порождает определённые проблемы при размещении соответствующих структурных элементов Вооружённых сил соответствующей страны. Большое значение при этом получают вопросы организации обороны элементов инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного сообщения и их дислокации в населённых пунктах, особенно в городах.

Ключевые слова: геостратегия, высокоскоростное железнодорожное сообщение, пассажирские перевозки.

I. Savchuk, PhD in Geographical Sciences, Senior Research Associate
Institute of Geography of NAS of Ukraine, Kyiv

GEOSTRATEGIC ASPECT OF PASSENGER HIGH-SPEED RAILWAY COMMUNICATION

Geostrategic aspect of passenger high-speed railway communication is an important element of the national defense strategy. The use of this mode of transport creates new opportunities for moving troops and at the same time gives rise to certain problems with the placement of the respective units of the armed forces of the country. The questions of defense organization of infrastructure elements of high-speed railway communication and their deployment in residential places, especially in the cities are of great importance.

Keywords: geostrategy, high-speed railway communication, passenger transportation.