

ФОЛОМЕЙКИНА Л. Н., ХОХЛОВА Е. Э.

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ТОРБЕЕВСКОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ МОРДОВИЯ¹**

Аннотация. В статье рассматривается формирование транспортной инфраструктуры одного из административных районов Республики Мордовия. Раскрываются предпосылки возникновения различных звеньев транспортной инфраструктуры района и выделяются некоторые проблемы сложившиеся в результате функционирования транспорта на современном этапе.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, факторы развития, Торбеевский район, Республика Мордовия, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный транспорт, грузоперевозки, пассажироперевозки.

FOLOMEYKINA L. N., KHOKHLOVA E. E.

**FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF
TORBEEVSKY DISTRICT OF MORDOVIA REPUBLIC**

Abstract. The article considers the transport infrastructure of one of the administrative districts of Mordovia Republic. The study focuses on the origins of different links of the district transport infrastructure and some current problems due to its functioning.

Keywords: transport infrastructure, development factors, Torbeevsky district, Mordovia Republic, motor, railway, pipeline transport, cargo transportation, passenger transportation.

Транспортная инфраструктура представляет собой реальную транспортную сеть, используемую для осуществления перевозок, а также организационную структуру для обеспечения эффективного использования транспортных средств и постоянных устройств [1].

Транспортная инфраструктура как система обслуживающих элементов необходима везде, где живут и хозяйствуют люди. Географами ИГРАН, выдвинут тезис о том, что транспортная освоенность территории, до известной степени, служит мерилем уровня хозяйственной освоенности территории. Очевидно, что в полной мере это можно отнести и к инфраструктурной освоенности в целом. Таким образом, многие элементы инфраструктуры – географические данности повсеместного размещения и с той точки зрения они экстерриториальны. Видимо эту особенность инфраструктуры имела в виду С. Я. Нымемик, относя инфраструктуру к неруральным отраслям, слабо связанным со свойствами местной

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-05-02526-а).

естественноисторической основы. С этим трудно согласиться, поскольку на состав инфраструктуры, ее размещение и плотность, технические параметры, затраты на создание и функционирование воздействует широкий спектр региональных факторов, включая: природные, демографические, расселенческие, производственно-экономические и социально-экономические [2; 3].

Перечисленные группы факторов находятся в тесном взаимодействии с множеством порайонных и местных модификаций. В определенной степени каждая из них одновременно влияет как на уровень потребностей и разнообразия услуг, так и на региональную географию инфраструктуры.

Территория Торбеевского района издавна была довольно плотно заселена, привлекала людей плодородными землями и близостью лесных массивов. В XV-XVI вв. здесь были мордовские, русские и татарские поселения. Во второй половине XVII в. произошло смешение мордовского населения. К проживавшей здесь мордве-мокше переселились эрзяне [6].

До первой половины XIX в. на данной территории главенствовал лесной поселок Виндрей. Почти около века существовал в Виндрее известный во всей округе литейный завод. Затем, когда руды не стало, возникла в поселке лесопильная промышленность. С разных сторон шли дороги в Виндрей. Собирались большие базары. Шла на них торговля и обмен. Из безлесных районов Мордовии и соседних пограничных областей приезжали сюда нанимать виндреевских плотников, а в Беднодемьяновске (Пензенской области) были срублены целые улицы [6].

Значение Виндрея стало падать в 1890-х годах, когда в 25 километрах от него прошла железная дорога. С тех пор первенство стало переходить поселку при железнодорожной станции Торбеево. В 70-х годах XIX века началось бурное строительство железных дорог в России. В развитие Торбеева большое значение имело строительство Куйбышевской железной дороги, по которой в сентябре 1893 года было открыто движение. Занимая выгодное географическое положение, станция Торбеево стала выполнять функции перевалочной базы. Интенсивность движения поездов в этот период не была высокой. За сутки проходило 2 пассажирских поезда и 1-3 товарных. По данным 1909 года, «тогдашнее» Торбеево – самая крупная станция по грузообороту на территории, занятой теперь Республикой Мордовией. К началу XX века станция Торбеево превратилась в один из крупных рабочих пунктов республики [6].

В настоящее время по территории района проходит крупная железнодорожная магистраль «Москва-Самара». Магистраль «Москва-Самара» протяжением в пределах района 40 км. имеет два железнодорожных разъезда: Воденяпинский и Вихрово. Станцию

района обслуживают как транзитные, так и местные перевозки грузов и пассажиров. Железнодорожным транспортом осуществляются перевозки продукции промышленных предприятий и сельского хозяйства, транспортировка нефтепродуктов, строительных материалов, твердого топлива, металла, химикатов и др. Значительная часть пассажирских перевозок на большие расстояния также обеспечивается железнодорожным транспортом. Но роль, которую имела станция Торбеево в 70-80-х годах XX века, утеряна.

Основной автомобильной развязкой, также и как железнодорожной, в Торбеевском районе является также п. Торбеево. Через него осуществляется связь с селами района и проходит федеральная автомагистраль «подъезд от автодороги «Урал», которая соединяет Республику Мордовию с Рязанской областью и является связывающим звеном между, а/д «Н. Новгород - Арзамас - Саранск - Пенза». Автодорога проходит по шести густонаселенным районам республики: Лямбирскому, Старошайговскому, Краснослободскому, Торбеевскому, Атюрьевскому и З.Полянскому. «Подъезд» связывает эти районы с республиканским центром и между собой, обслуживает многочисленные транспортные связи промышленных и сельскохозяйственных предприятий с г. Саранском, внутрирайонные связи населенных пунктов со своими районными центрами, пунктами заготовки и переработки, с ближайшими железнодорожными станциями.

Всего в районе на 1 января 2013 г. протяженность дорожной сети составляет 618,5 км. Из них: федеральные – 27,6 км; республиканские – 198 км; ведомственные – 67,6 км; прочие – 145,3 км; городские и сельские – 180 км. Большинство дорог имеют усовершенствованное покрытие, на которых насчитывается 10 железобетонных мостовых сооружений [7].

В центре Торбеева в 90-х годах XX века была построена автостанция. Отсюда уходят автобусы в Саранск, в соседние города и села. Со станции отправляется около 18 рейсов. Расписание движения маршрутных автобусов в пригородном сообщении выполняется по всем нормам (регулярность движения автобусов составляет 99,4%). Также автомобильный транспорт используется в целях перевозки грузов. Из таблицы 1 можно видеть показатели грузо- и пассажирооборота района.

Таблица 1

Показатели грузо- и пассажирооборота автомобильного транспорта
Торбеевского района [7]

	Выполнено		2012 г. к 2011г.
	2012 г.	2011 г.	
Перевезено грузов, тыс. тонн	4.5	1.2	в 3.75 р.
Грузооборот всего, тыс. тонн/км	25.1	20.4	123%
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	91.2	90.6	100.7%
Пассажирооборот, тыс. чел./км	1911.7	2390.2	80%

Автомобильный транспорт имеет достаточно важную роль для развития п.г.т. Торбеево и для всего района в целом, т. к. на него в настоящее время приходится основной грузооборот и пассажирооборот, а также он выполняет важнейшие хозяйственные функции (при утери данных позиций железнодорожным транспортом района).

В районе имеется и трубопроводный транспорт. По территории Торбеевского района проходит газопровод «Уренгой-Помары-Ужгород», через который с 1984 года по шести магистральным газопроводам, уложенным в одном технологическом коридоре, ежедневно транспортируются сотни миллионов кубометров газа в центральные районы страны. К Торбееву газопровод тянется из Нижегородской области от Починковской компрессорной станции. Торбеевская газоконденсаторная станция – крупнейшее предприятие района, хорошо известно как в республике, так и за ее пределами.

Транспортная инфраструктура Торбеевского района также включает в себя и обслуживающую сферу транспорта. В конце 1980-х годов в районе были две автозаправочные станции. Но к середине 1990-х годов одна из них перестала функционировать. К 2000-му году автозаправочная станция была перестроена и на протяжении нескольких лет являлась единственным в районе автозаправочным объектом. В настоящее время на территории района действуют три автозаправочные станции (одна из них газовая).

В районе отсутствуют предприятия государственного автосервиса. В начале 1970-х годов была построена станция технического обслуживания автомашин, цех по ремонту тракторов Т-150. Свою историю предприятие начинает с 1929 года. МТС была расположена в центре поселка, в 1933 году база МТС была перенесена на окраину Торбеева. В 1958 году МТС была реорганизована в ремонтно-техническую станцию (РТС). Сейчас РТС уже не

существует. В связи с прекращением его финансового обеспечения предприятие разорилось [6]. Малые предприятия автосервиса представлены частными техническими мастерскими, оказывающими ограниченный спектр услуг по обслуживанию и ремонту автотранспортных средств района.

Среди проблем функционирования транспортной инфраструктуры Торбеевского района необходимо отметить в первую очередь, что качество автомобильных дорог не соответствует государственному стандарту. Железные дороги в настоящее время теряют свою значимость в связи с тем, что потребность в грузоперевозках района снизилась (ранее основной грузооборот составлял уголь). Недостаточно эффективна работа обслуживающих объектов транспортной инфраструктуры, отсутствует станция комплексного технического обслуживания автотранспортных средств. Нерентабельность внутрирайонных пассажироперевозок приводит к отмене движения рейсового пассажирского транспорта нарушая связь с селами.

Работа объектов транспортной инфраструктуры вызывает ряд экологических проблем. Самый высокий уровень загрязнения наблюдается вдоль ул. Водная и в районе железнодорожного переезда. Наибольший вклад в загрязнение вносит цинк и серебро, а также свинец, олово и медь. Отмечается наличие молибдена, хрома, бария и никеля. Эти участки расположены вдоль основных транспортных магистралей поселка и их образование связано с выбросами транспортных средств. В районе более 2000 автомобилей грузовых и легковых, поэтому требуется озеленение охранной зоны и расширение проезжей части улиц. Высокий уровень загрязнения снежного покрова характерен для центральной части поселка Торбеево. Наиболее загрязненной улицей является Интернациональная, расположенная севернее железной дороги. В область загрязнения попал и больничный комплекс [5].

На состояние природной среды оказывает влияние и Торбеевская компрессорная станция. Она является линейного типа и обеспечивает постоянный заданный расход газа по магистральному газопроводу. Станция состоит из 6 цехов. Станция выбрасывает 223 единицы загрязняющих веществ. самые большие объемы это: оксиды азота, углерода и серы, метан. В зоне действия выбросов оказались населенные пункты: д. Московка, д. Бобровка, д. Мокша, с. Салазгорь, с. Мазилуг. Компрессорная станция выбрасывает в атмосферу разнообразные газы, которые оказывают отрицательное воздействие на окружающую природную среду и здоровье людей. Основными загрязнителями в районе являются: природный газ, двуокись азота, окись азота, окись и двуокись углерода, сернистый ангидрид, сероводород [4]. Кроме того, при ремонтных работах в атмосферу поступают пары серной кислоты, аэрозоли щелочей, соединения железа, марганца, хрома. Минимальное расстояние от компрессорной станции до населенных пунктов должно составлять не менее

500 м, а площадь на 50% озеленена. Серьезную проблему вызывают шумы от компрессорной станции.

Изучив транспортную инфраструктуру Торбеевского района необходимо отметить, что она представлена, прежде всего, автомобильным и железнодорожным транспортом, который дополняет трубопроводный. Автомобильный транспорт района выполняет основные пассажиро- и грузоперевозки. При существующих проблемах функционирования транспортной инфраструктуры необходим рациональный подход в оптимизации работы всех ее звеньев.

ЛИТЕРАТУРА

1. Семина И. А., Фоломейкина Л. Н., Салькаева Д. Ф. Сущность и характерные черты понятия «транспортная инфраструктура» // Сборник научных трудов Sworld. – 2012. – Т. 35. – № 3. – С. 41–45.
2. Тархов С. А., Шлихтер С. Б. География транспортных систем. – М.: ИГ РАН, – 1995. – 364 с.
3. Гольц Г. А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, – 1981. – 345 с.
4. Фоломейкина Л. Н. Территориальные особенности воздействия автомобильного транспорта Республики Мордовия на окружающую среду: автореф. ... дисс. канд. географ. наук. – Ростов-на-дону, 2004. – 24 с.
5. Фоломейкина Л. Н. Экономико-географическое исследование воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду региона (на примере Республики Мордовия) // Вестник мордовского университета. – 2008. – № 1. – С. 88–92.
6. Материалы Центрального государственного архива Республики Мордовия за 1928-1994 гг.
7. Материалы Мордовиястат за 2013 год. Б. и., 2014.