

**ПРОСТРАНСТВЕННАЯ СТРУКТУРА  
АВИАПАССАЖИРСКИХ СВЯЗЕЙ  
ЧЕЛЯБИНСКА ВО ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВЕКА**

**Ю.В. Шерстобитов,  
Южно-Уральский государственный гуманитарно-  
педагогический университет**

**При основании Челябинска в него был заложен мощный транспортный потенциал, позволяющий стать городу важнейшим связующим звеном между Востоком и Западом.**

**Сферы влияния транзитных узлов переменчивы, их изменения отражают трансформацию системы социальных и экономических связей.**

**Цель** - определение изменений ТГП Челябинска в системе авиапассажирских перевозок.

# ИСТОРИЯ

**15 августа 1930 г.** – из Челябинска отправился первый пассажирский авиарейс по маршруту Свердловск-Челябинск-Магнитогорск

**1930-40-е гг.** – в качестве основного аэропорта города использовался аэродром совместного базирования Шагол

Промежуточную посадку осуществлял **рейс Свердловск – Магнитогорск.** Время в пути из Челябинска до двух городов - 1 час 40 минут.



Аэропорт Челябинска в 1930-е гг. Фото из архивов Международного аэропорта Челябинск

# ИСТОРИЯ

**1948 г.** – Управлением гражданского воздушного флота принято решение о перебазировании авиапредприятия на новый гражданский аэродром Баландино



**1957 г. Здание нового аэровокзала в Баландино. Фото из фондов Государственного исторического музея Южного Урала**

## КОЭФФИЦИЕНТ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗНОСТИ

$$K_{TC} = \sum (K_1 + K_2 + \dots + K_n),$$

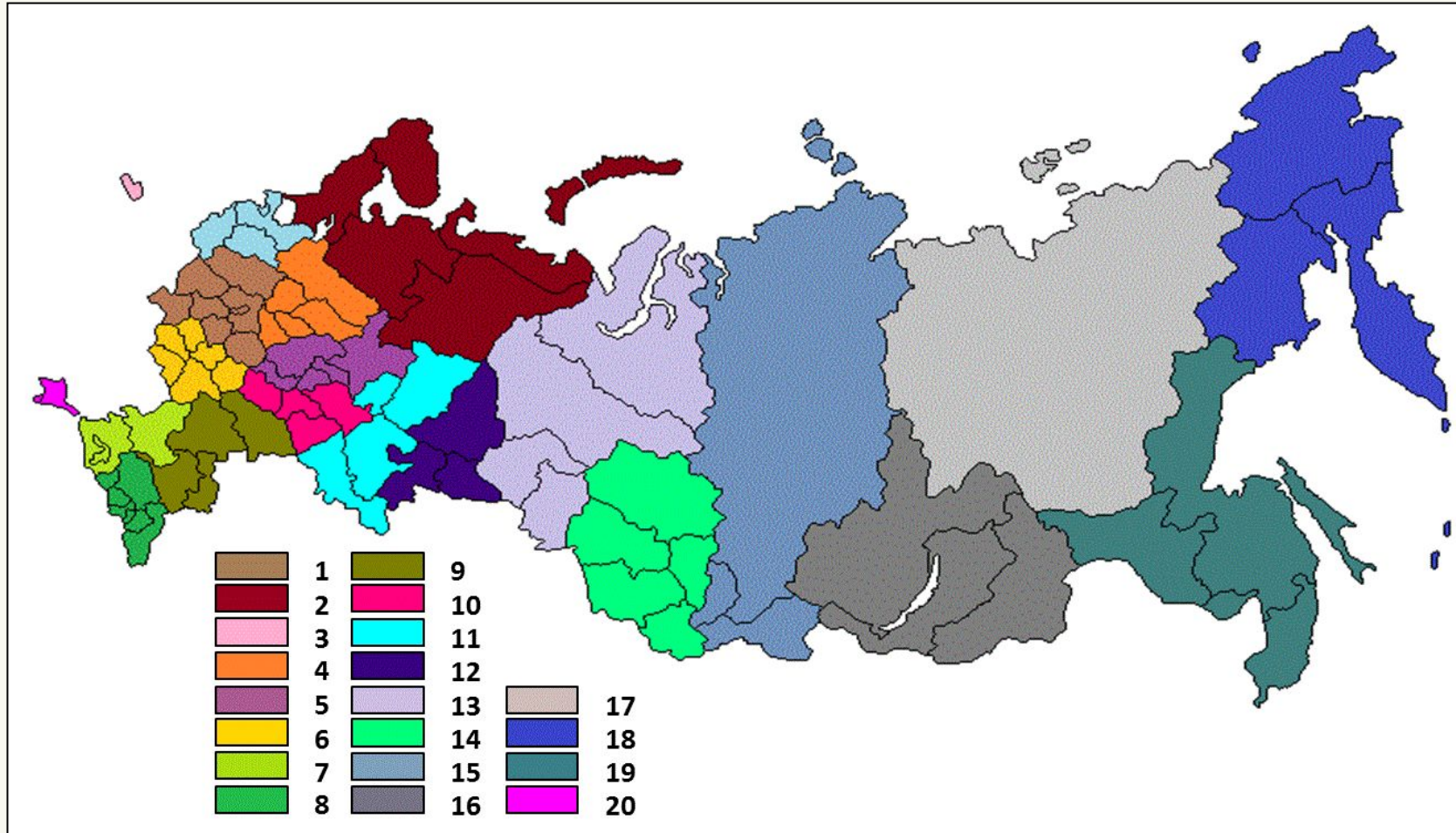
где  $K_{TC}$  – коэффициент транспортной связности каждого района;

$K_1 \dots K_n$  – частные коэффициенты отдельного авиарейса.

## ЧАСТНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ

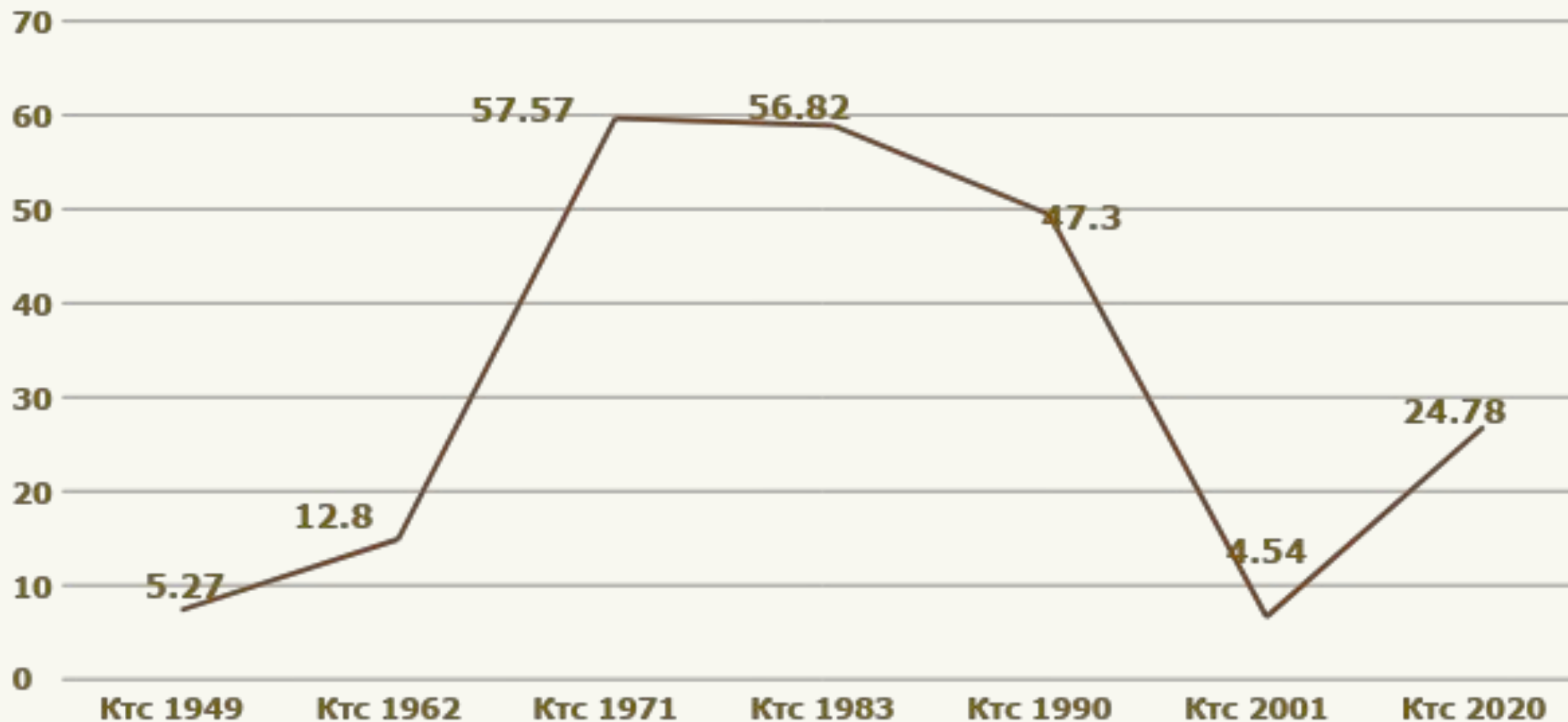
Частота полетов (дней в неделю)	Круглогодичные рейсы	Сезонные рейсы	Рейсы, совершающие промежуточную посадку	Сезонные рейсы, совершающие промежуточную посадку
<b>7 дней</b>	1	0,5	0,5	0,25
<b>6 дней</b>	0,8	0,45	0,45	0,2
<b>5 дней</b>	0,7	0,35	0,35	0,2
<b>4 дня</b>	0,6	0,3	0,3	0,15
<b>3 дня</b>	0,4	0,2	0,2	0,1
<b>2 дня</b>	0,3	0,15	0,15	0,1
<b>1 день</b>	0,2	0,05	0,05	0,02
<b>Чет. / нечет.</b>	0,5	0,25	0,25	0,1
<b>По особому назначению</b>	0,1	0,05		0,01
<b>Местн. линии (до 1992 г.)</b>	$K \div 2$	$K \div 2$		$K \div 2$

# ТРАНСПОРТНЫЕ РАЙОНЫ, НАХОДЯЩИЕСЯ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ



- 1 – Центральный,
- 2 – Северный,
- 3 – Калининградский,
- 4 – Верхневолжский,
- 5 – Волго-Вятский,
- 6 – Центрально-Черноземный,
- 7 – Азово-Черноморский,
- 8 – Северо-Кавказский,
- 9 – Нижневолжский,
- 10 – Средневолжский,
- 11 – Западно-Уральский,
- 12 – Восточно-Уральский,
- 13 – Западно-Сибирский,
- 14 – Кузнецко-Алтайский,
- 15 – Енисейский,
- 16 – Прибайкальский,
- 17 – Якутский,
- 18 – Север Дальнего Востока,
- 19 – Юг Дальнего Востока,
- 20 – Крымский (с 2014 г.)

## ОБЩИЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ СВЯЗНОСТИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСК С 1971 ПО 2020 ГГ.





# КОЭФФИЦИЕНТЫ СВЯЗНОСТИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСК С ВЫДЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ В 1971 – 1990 ГГ.

Район	К <sub>ТС</sub> 1971	К <sub>ТС</sub> 1983	К <sub>ТС</sub> 1990
<b>КТС ЧЕЛЯБИНСКА</b>	<b>57,57</b>	<b>56,82</b>	<b>47,3</b>
Центральный	5,95	5,7	5,05
Северо-западный	2,5	0,9	1,65
Северный	0,55	1,3	1,24
Верхневолжский	-	0,4	0,38
Волго-Вятский	1,1	2,02	1,58
Центрально-Черноземный	0,4	0,9	0,9
Азово-Черноморский	2,32	3,7	2,9
Северо-Кавказский	1,72	1	1,55
Нижневолжский	1,32	1,35	1,35
Средневолжский	1,94	3,05	2,08
Западно-Уральский	3,3	2,5	1,07
Восточно-Уральский	12,29	7,9	2,16
Западно-Сибирский	0,63	4,02	3,87
Кузнецко-Алтайский	5,59	1,11	1,9
Енисейский	0,62	0,65	0,99
Прибайкальский	2,34	1,71	1,51
Якутский	0,25	0,07	0,15
Север Дальнего Востока	0,61	0,15	0,1
Юг Дальнего Востока	2,47	1,17	1,8

Район	К <sub>ТС</sub> 1971	К <sub>ТС</sub> 1983	К <sub>ТС</sub> 1990
<b>КТС ЧЕЛЯБИНСКА</b>	<b>57,57</b>	<b>56,82</b>	<b>47,3</b>
Белорусский	0,15	-	0,4
Восточно-Украинский	1,95	2,77	3,95
Западно-Украинский	0,95	1,3	1,4
Молдавский	0,15	0,8	0,65
Крымский	2,5	1,2	1,1
Казахстанский	3,4	4,1	2,21
Киргизско-Таджикский	0,87	2,65	1,52
Узбекско-Туркменский	1,25	1,65	1,2
Закавказский	0,3	1,2	1,17
Прибалтийский	0,15	1,55	1,47
Остальной мир	-	-	-

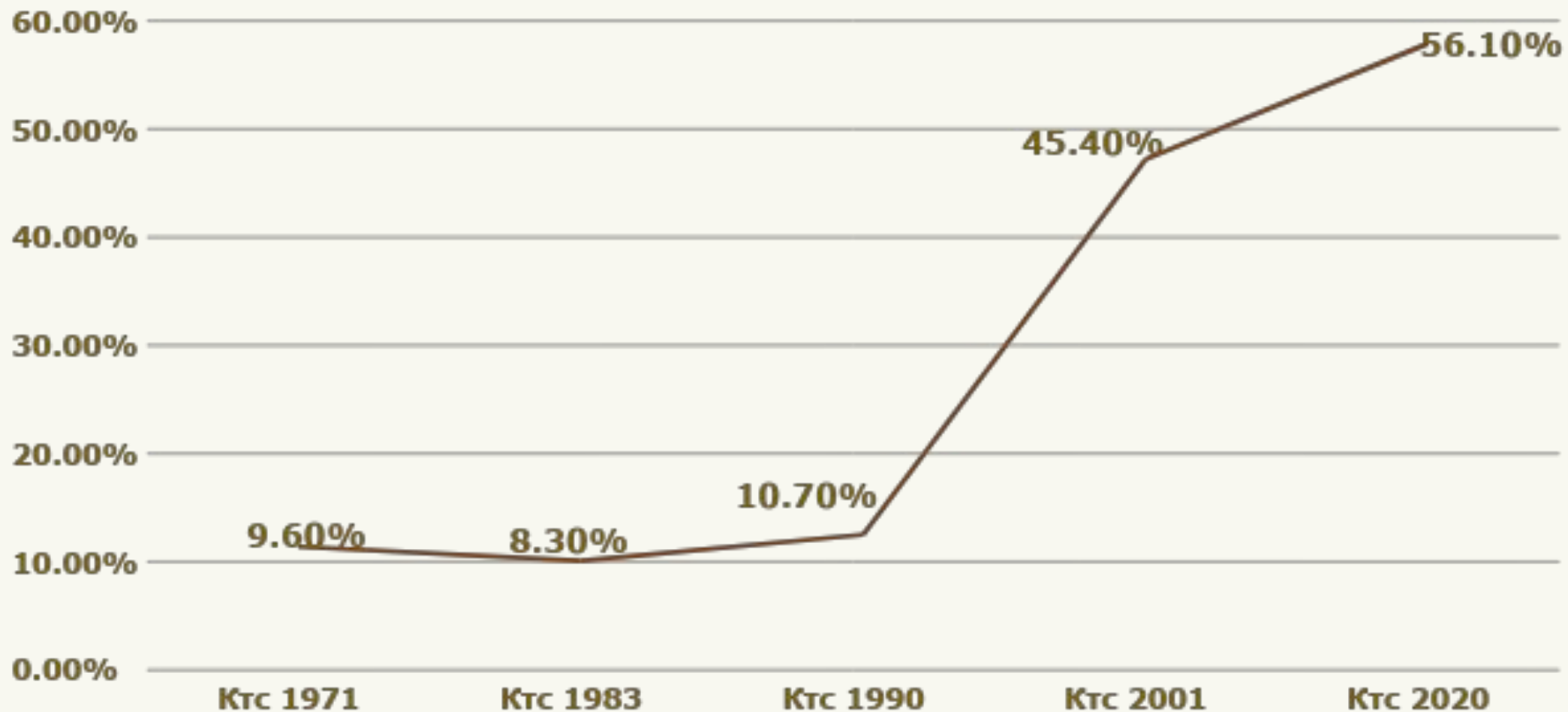
# КОЭФФИЦИЕНТЫ СВЯЗНОСТИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСК С ВЫДЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

Район	$K_{TC}$ 1971	$K_{TC}$ 1983	$K_{TC}$ 1990	$K_{TC}$ 2001	$K_{TC}$ 2020
<b>Ктс ЧЕЛЯБИНСКА</b>	57,57	56,82	47,3	4,54	24,78
Центральный	5,95	5,7	5,05	2,06	13,9
Северо-западный	2,5	0,9	1,65	0,42	2,4
Северный	0,55	1,3	1,24	-	0,3
Верхневолжский	-	0,4	0,38	-	-
Волго-Вятский	1,1	2,02	1,58	-	0,17
Центрально-Черноземный	0,4	0,9	0,9	-	-
Азово-Черноморский	2,32	3,7	2,9	0,44	2,55
Северо-Кавказский	1,72	1	1,55	0,02	0,3
Нижневолжский	1,32	1,35	1,35	0,05	0,2
Средневолжский	1,94	3,05	2,08	-	0,57
Западно-Уральский	3,3	2,5	1,07	-	-
Восточно-Уральский	12,29	7,9	2,16	-	-
Западно-Сибирский	0,63	4,02	3,87	0,24	0,61
Кузнецко-Алтайский	5,59	1,11	1,9	0,04	1,05
Енисейский	0,62	0,65	0,99	0,32	0,11
Прибайкальский	2,34	1,71	1,51	0,11	-
Якутский	0,25	0,07	0,15	0,1	-
Север Дальнего Востока	0,61	0,15	0,1	-	-
Юг Дальнего Востока	2,47	1,17	1,8	-	-

# КОЭФФИЦИЕНТЫ СВЯЗНОСТИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСК С ВЫДЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ

<b>Район</b>	<b>K<sub>TC</sub> 1971</b>	<b>K<sub>TC</sub> 1983</b>	<b>K<sub>TC</sub> 1990</b>	<b>K<sub>TC</sub> 2001</b>	<b>K<sub>TC</sub> 2020</b>
<b>Ктс ЧЕЛЯБИНСКА</b>	57,57	56,82	47,3	4,54	24,78
Белорусский	0,15	-	0,4	-	-
Восточно-украинский	1,95	2,77	3,95	-	-
Западно-украинский	0,95	1,3	1,4	-	-
Молдавский	0,15	0,8	0,65	-	-
Крымский	2,5	1,2	1,1	-	0,6
Казахстанский	3,4	4,1	2,21	0,02	-
Киргизско-Таджикский	0,87	2,65	1,52	0,02	0,15
Узбекско-Туркменский	1,25	1,65	1,2	0,2	-
Закавказский	0,3	1,2	1,17	0,4	-
Прибалтийский	0,15	1,55	1,47	-	-
Остальной мир	-	-	-	0,05	1,87

## ТРАНСФОРМАЦИЯ СВЯЗНОСТИ АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСК С МОСКОВСКИМ АВИАУЗЛОМ (В % ОТ ОБЩЕГО КТС)



# **ПРИМЕНЕНИЕ КОЭФФИЦИЕНТА ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗНОСТИ НАГЛЯДНО ПОКАЗЫВАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТГП ЧЕЛЯБИНСКА:**

- 1. В советский период система авиасообщения Челябинска имела мощную полицентрическую структуру, важнейшую роль в формировании  $K_{TC}$  играли местные сообщения, линии, связывающие с Восточной Сибирью, Дальним Востоком, союзными республиками; важнейшую транспортную функцию выполняли транзитные связи.**
- 2. После распада СССР внутрирегиональные авиасвязи исчезли, пространственная структура магистральных линий на подавляющем большинстве направлений распалась, либо деградировала до незначительного уровня, преобладают центростремительные связи с Москвой, аэропорт Челябинска утратил транзитные функции.**

**ПРОСТРАНСТВЕННАЯ СТРУКТУРА  
АВИАПАССАЖИРСКИХ СВЯЗЕЙ  
ЧЕЛЯБИНСКА ВО ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЕ XX – НАЧАЛЕ XXI ВЕКА**

**Ю.В. Шерстобитов,  
Южно-Уральский государственный гуманитарно-  
педагогический университет**