УДК 911

DOI: 10.18384/2712-7621-2021-1-110-130

ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИИ

Требушкова И. Е., Полякова Н. О.

Курский государственный университет

305000, Курская область, г. Курск, ул. Радищева, д.33, Российская Федерация

Аннотация

Цель. Провести географический анализ государственной политики Российской Федерации и её деятельности в области железнодорожного транспорта по модернизации, реконструкции и строительству новых железнодорожных линий и сопутствующей инфраструктуры.

Процедура и методы. В исследовании использовались сравнительно-аналитический, статистико-математический и геоинформационный методы, которые позволили выявить территориальные диспропорции в развитии железнодорожного транспорта России и обозначить его основные географические проблемы.

Результаты. Проанализированы основные документы, регламентирующие развитие железнодорожного транспорта РФ. Выделены политический, экономический и социальные аспекты развития железнодорожного транспорта России в территориальном измерении. Выявлена закономерность: в регионах нового и пионерного освоения реализуются проекты по строительству новых участков железных дорог, необходимых для разработки месторождений полезных ископаемых и формирования опорного транспортного каркаса. В староосвоенных регионах новое строительство связано с эффективностью использования сложившейся транспортной сети и с оптимизацией сложившихся грузопотоков. В сфере пассажирских перевозок увеличивается роль и значение крупных агломераций, а также корреспонденций между крупнейшими городами, транспортными узлами – центрами формирования пассажирских потоков. При этом прослеживается процесс формирования транспортно изолированных территорий, частично или полностью лишившихся пригородного железнодорожного сообщения (в первую очередь, Нечерноземье европейской части России).

Теоретическая и/или практическая значимость. Проведённое исследование позволит дополнить теоретические представления о современном состоянии и перспективах развития железнодорожного транспорта России. Выявленные пространственные закономерности размещения сети железнодорожного транспорта и системы управления им могут быть использованы в последующих комплексных экономико-географических исследованиях, а также при разработке схем территориального развития России в целом и отдельных её регионов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт России, государственная транспортная политика, пригородное сообщение, транспортные системы агломераций, региональная транспортная система

GEOGRAPHICAL ANALYSIS OF STATE POLICY ON RUSSIAN RAILWAY TRANSPORT

I. Trebushkova, N. Polyakova

Kursk State University

33, ul. Radishcheva, 305000 Kursk, Russian Federation

Abstract

Aim. The purpose of the paper is a geographical analysis of the state policy of the Russian Federation, which carries out activities in the field of railway transport, involving modernization, reconstruction and construction of new railway lines and related infrastructure.

Methodology. The main research methods include comparative-analytical, statistical-mathematical and geoinformational techniques, which make it possible to visualize territorial imbalances in the development of railway transport in Russia and to identify its main geographical problems.

Results. The main documents regulating the further development of railway transport of the Russian Federation are analyzed. The political, economic and social aspects of the development of railway transport in Russia in the territorial dimension are highlighted. A pattern is identified: in the regions of new and pioneer development, projects are being implemented to build new sections of railways necessary for the development of mineral deposits and the formation of a supporting transport framework. In the old-age regions, new construction is associated with the efficiency of using the existing transport network and with the optimization of existing cargo flows. In the field of passenger transportation, the role and importance of large agglomerations, as well as correspondence between the largest cities, transport hubs, i.e. centers for the formation of passenger flows, is increasing. At the same time, the process of forming transport isolated territories that have partially or completely lost suburban railway communication (primarily the Non-Black Earth region of the European part of Russia) is traced.

Research implications. The study will help supplement theoretical ideas about the current state and prospects for the development of railway transport in Russia. The revealed spatial patterns of the location of the railway transport network and its management system can be used in subsequent complex economic and geographical studies, as well as in the development of schemes for the territorial development of Russia as a whole and its individual regions.

Keywords: railway transport of Russia, state transport policy, suburban transport, agglomeration transport systems, regional transport system

Введение

Транспорт – это крупнейшая системообразующая отрасль, которая имеет тесные связи со многими элементами экономики и социальной сферы. Для Российской Федерации эффективное транспортное сообщение как внутри страны, так и с сопредельными государствами является одним из важней-

ших видов экономической деятельности. В масштабе экономических районов транспортная система выступает в роли ведущего фактора развития специализации и комплексности хозяйства.

По мере дальнейшего развития страны, расширения её внутренних и внешних транспортно-экономических

связей, ликвидации транспортной дискриминации населения, а также роста объёмов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать¹.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт в России в последние годы выполняет 11–13% общего объёма грузовых перевозок и более 80% общего грузооборота, создаваемого всеми видами транспорта (без учёта трубопроводного транспорта).

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространства, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышение эффективности ресурсной независимости и конкурентоспособности России на глобальном уровне [1; 4; 7].

Железнодорожный транспорт общего пользования является одной из важнейших составляющих транспортной системы страны, обеспечивающей:

1) вывоз экспортных и ввоз импортных грузов для значительной части территории России; 2) большинство транспортно-экономических связей со многими сопредельными государствами и соседями второго порядка; 3) значительный объём перевозок массовых грузов в межрегиональном сообщении; 4) перевозки пассажиров в дальнем и пригородном сообщении.

Российская железнодорожная сеть по любым показателям может быть отнесена к мировому уровню. Это третья по протяжённости линий сеть в мире (около половины которой электрифицирована) и третья – четвёртая (в разные годы) по показателям грузоотправки, грузооборота, пассажироотправки и пассажирооборота. По численности занятого персонала она занимает третье место в мире после Китая и Индии.

Ожидается, что в дальнейшем объёмы железнодорожных перевозок в России в целом будут увеличиваться, при этом особенно возрастет роль и значение железнодорожного транспорта в жизнеобеспечении и эффективном хозяйствовании слабозавоенных территорий. Это связано с влиянием таких специфически российских факторов, как 1) транспортно-географическое положение труднодоступных регионов, при котором они фактически являются «мостом» между регионами центра европейской части России, северо-запада и регионами промышленно развитого Урала, с одной стороны, и с богатой природными ресурсами Сибирью, с другой; 2) наличие устойчивых транспортных связей между макрорегионами России, в том числе – развитость сети железных дорог в освоенной части террито-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р (ред. от 04.07.2020) «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_308743/ (дата обращения: 30.11.2020).

рии страны; 3) дальнейшее развитие и совершенствование «открытости» экономики страны, и прежде всего – развитие экспортноориентированных отраслей; 4) рост транспортной подвижности населения¹ (особенно в рамках развивающихся городских агломераций Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода и ряда других).

Одним из важнейших направлений повышения эффективности мирового железнодорожного транспорта считается развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений [10].

Многие российские и зарубежные исследователи российской транспортной системы отмечают сочетание протекционизма в государственной политике с интеграционными факторами, проявляющимися в различных сегментах (подотраслях) российской транспортной системы, включая железнодорожный транспорт [12; 15; 16].

Материалы и методы

Материалами для выполнения данной работы послужили нормативно-правовые документы Российской Федерации, статистические сведения Федеральной службы государственной статистики и цифровая географическая основа территории России и сопредельных государств масштаба 1:2500000, подготовленная во Всероссийском научно-исследова-

тельском геологическом институте им. А. П. Карпинского и использованная авторами данной статьи для визуализации полученных результатов, а также научные публикации и специализированные сайты сети Интернет.

Результаты исследования и обсуждение

Сеть российских железных дорог общего пользования является неотъемлемой частью евразийской железнодорожной сети, интегрированной с железнодорожными системами зарубежной Европы и Восточной Азии. Они обеспечивают функционирование международных (трансевропейских и трансазиатских) транспортных коридоров².

В настоящее время функции управления большей частью железных дорог Российской Федерации осуществляет ОАО «РЖД». Меньшая часть принадлежит другим организациям (как правило, крупным промышленным предприятиям с большим объемом транспортировки производимых грузов). Постановлением Правительства Российской Федерации № 585 от 18.09.2003 г. было создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги»³. ОАО РЖД приняло от Министерства путей сообще-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (ред. от 31.08.2019) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/ (дата обращения: 16.06.2020).

² Распоряжение от 17.04. 2018 г. № 769-р «Об утверждении стратегии научно-технологического развития холдинга «РЖД» на период до 2025 г. и на перспективу до 2030 г.» (Белая книга).

³ О создании Государственного унитарного предприятия Республики Крым «Крымская железная дорога» [Электронный ресурс]: Распоряжение Совета министров Республики Крым от 23.12.2014 № 1457-р. URL: <http://docs.cntd.ru/document/413905299> (дата обращения: 25.05.2020).

Рис.1 / Fig. 1. Схема современного подчинения железных дорог (Филиалы ОАО «РЖД» и ФГУП «КЖД») / Scheme of modern subordination of railways (branches of open joint stock company "Russian Railways" and Federal State Unitary Enterprise "Crimean railway")

Источник: составлено автором по [8]

ния (МПС) Российской Федерации 01.10.2003 г. функции организации работы железнодорожного транспорта, в ведении которого остались сначала лишь функции управления и регулирования. Впоследствии МПС было ликвидировано. При этом организация железных дорог, структура управления и технологии перевозок не изменились¹.

Сеть железных дорог, принадлежащая ОАО «РЖД», разделена между 16 филиалами – железными дорогами (см. рис. 1). В 2014 – 2015 гг. в связи с вхождением в состав России Республики Крым и г. Севастополь была образована отдельная компания, выполняющая транспортную работу в сфере железнодорожного транспорта на данной территории².

Основные характеристики структуры транспортной сети Российской Федерации сложилась постепенно под влиянием особенностей экономико-географически условий страны и ряда технико-экономических характеристик видов транспорта [7] (табл. 1).

Анализ таблицы показывает, что общая эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования РФ составляет 87 тыс. км: из них 51% электрифицированы, 49% эксплуатируются с тепловозной тягой. Из об-

щей протяжённости железнодорожных путей на двух- и многоколейные участки приходится примерно 44%. За 14 лет (с 2005 г. по 2019 г.) протяжённость железнодорожных путей общего пользования увеличилась на 1,8 тыс. км (2,1%) (см. табл. 1). В составе транспортной системы страны каждый вид транспорта имеет свою определенную сферу применения. Формирование транспортной сети обусловлено, как правило, следующими социально-экономическими факторами: развитием и размещением хозяйства, населённых пунктов, транспортно-экономическими связями, расположением основных курортных и рекреационных объектов.

В настоящее время на территории Российской Федерации сформирована разветвлённая сеть железнодорожных путей и сопутствующей инфраструктуры (рис. 2). В размещении и развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта наблюдаются значительные территориальные диспропорции. В границах Российской Федерации на 2020 г. можно выделить несколько типов структуры сети железных дорог:

1) в западной экономической зоне железнодорожная сеть имеет радиальную (или радиально-кольцевую) систему: крупнейшим транспортно-логистическим центром является г. Москва, от которого расходятся 11 радиальных магистралей (линий) по основным географическим направлениям европейской части России, с продолжением большей части из них в азиатскую часть и зарубежные страны (часть из них можно считать тупиковыми, например, участок Октябрьской железной дороги, заканчивающийся в Мурманской области). На различном удалении от центра радиальные на-

¹ ОАО «РЖД» сегодня // ОАО «РЖД». URL: http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=628 (дата обращения: 27.05.2020).

² О передаче государственного унитарного предприятия Республики Крым «Крымская железная дорога» как имущественного комплекса в федеральную собственность [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.12.2015 № 2729-р. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420327375> (дата обращения: 25.05.2020).

Таблица 1 / Table 1

Протяженность путей сообщения, тыс. км / Length of railway routes, thousand km

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Железнодорожные пути общего пользования	85,2	85,7	86,3	86,4	86,5	86,6	87,0
Автомобильные дороги – всего	581	825,0	1480,5	1498,5	1507,8	1531,6	1 542,2
в том числе с твёрдым покрытием	530,5	664,6	1045,5	1 053,7	1 064,0	1 077,5	1 089,1
Трамвайные пути	2,8	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,4
Троллейбусные линии	4,9	4,9	5,3	5,3	5,2	5,1	5,1
Пути метрополитена	0,436	0,475	0,517	0,532	0,542	0,582	0,602
Газопроводы	159,9	167,5	177,7	179,3	179,8	179,3	181,8
Нефтепроводы	49,8	49,2	54,8	54,2	53,4	53,4	53,4
Нефтепродуктопроводы	15,6	15,9	19,3	16,6	17,3	17,1	16,8
Внутренние водные судоходные пути	101,7	101,4	101,7	101,5	101,5	101,5	101,6

Источник: составлено автором по данным официальной статистики Росстата^{1,2}

¹ Транспорт в России – 2020 г. URL: https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/B20_55/Main.htm (дата обращения 02.12.2020).

² Транспорт в России. 2018: Стат. сб. / Росстат. М., 2018. 101 с. URL: gks.ru/folder/210/document/13229 (дата обращения 12.06.2020).

правления соединяются кольцевыми (полукольцевыми, хордовыми) линиями. Этот регион отличает наибольшая плотность, протяжённость и разветвлённость железнодорожного полотна;

2) в восточной экономической зоне России сеть железных дорог имеет преимущественно широтное направление, сосредоточена в основном в южной части региона (основой сети являются участки Транссиба и БАМа). При этом от основной сети железных дорог отходят небольшие тупиковые участки, связывающие труднодоступные территории с основной сетью железных дорог общего пользования (например, недавно построенная тупиковая ли-

ния, подходящая к расположенному напротив столицы Республики Саха Якутска посёлку Нижний Бестях).

В северной части европейской территории России и в восточном макрорегионе страны железнодорожная сеть недостаточно развита. Железные дороги общего пользования на 2020 г. отсутствуют в 6 из 85 субъектах Российской Федерации: в Ненецком автономном округе, Республиках Алтай и Тыва, а также Камчатском крае, Чукотском автономном округе и Магаданской области.

В 1990–2020 гг. происходило постепенное сокращение сети узкоколейных железных дорог (УЖД) общего и

Рис.2 / Fig. 2. Сеть железных дорог и основные транзитные линии на территории РФ/ Railway network and main transit lines on the territory of the Russian Federation

Источник: составлено автором на основе цифровой основы ВНИГИ им. А.П. Карпинского¹

¹ Цифровая основа территории России и сопредельных государств масштаба 1:2500000 [Электронный ресурс] // Всероссийский научно-исследовательский геологический институт им. А. П. Карпинского: электрон, дан. URL: <https://vsegei.ru/ru/info/topo2500.zip> (дата обращения: 03.01.2020).

необщего пользования. Рассмотрим проблему на примере Кировской области [6]. Наиболее бурно строительство УЖД в Кировской области осуществлялось в середине XX в. Они создавались как практически единственное средство доставки рабочей силы до мест разработок и вывоза оттуда готовой продукции (леса, торфа и т.д.). Это было связано с двумя основными причинами: экономико-географическими и производственными. Строительство и эксплуатация УЖД является наименее капиталоемким и дешёвым способом организации транспортных сообщений при относительно небольших и нестабильных грузо- и пассажиропотоках, отсутствии постоянной территориальной привязанности мест приложения труда (изменение мест лесозаготовок, завершение торфоразработок в конкретном пункте и т. д.). В течение нескольких десятилетий было построено около 3 тыс. км УЖД, однако на сегодня почти половина из них разобраны. Такое положение обусловлено тем, что УЖД развивались как ведомственный транспорт со всеми присущими ему недостатками. Каждая из них находилась на балансе соответствующего ведомства и финансировалась из его средств. Естественно, при таком подходе интересы местных жителей, как правило, не учитывались. Расписание движения ориентировалось лишь на производственные нужды. В то время как для населения, проживающего вблизи УЖД, они являлись единственным видом общественного транспорта. Произошедшие в последние годы кардинальные изменения в экономике привели к тому, что в силу разного рода причин многие УЖД оказались

не нужными хозяйствующим субъектам. Экономическая конъюнктура сложилась так, что в ряде леспромпхозов оказались нерентабельными лесозаготовки, некоторые торфопредприятия прекратили деятельность, отдельные леспромпхозы перешли на автомобильную вывозку леса и т. д. В результате промышленным предприятиям стало не выгодно содержать и эксплуатировать УЖД, нести излишние расходы, которые увеличивают себестоимость продукции и снижают рентабельность основного производства. Всё это приводит к разборке отдельных УЖД, часть рельсовых путей отдается за долги, продаются тепловозы и другая техника. Подобное поведение многих хозяйствующих субъектов ещё можно как-то оправдать с позиций сегодняшнего дня, когда правила диктуются сиюминутными корпоративными интересами. Однако от их действий страдает, в конечном итоге, население области. Многие жители, прежде всего отдаленных северных районов, не могут ни в настоящее время, ни в перспективе воспользоваться услугами автомобильного транспорта. И дело здесь не столько в низком благосостоянии, которому во многом способствует сокращение, а иногда и закрытие отдельных производств, сколько в отсутствии необходимой автодорожной инфраструктуры.

Положительным примером решения проблем УЖД в России в 1995–2005 гг. являлась Переславская УЖД, функционировавшая в Ярославской области. В начале 1990-х гг. она стала первой частной железной дорогой в РФ. В 2005 г. по этой УЖД осуществлялось торфозовозное движение, а также регулярное пассажирское движение по маршруту

Купанское – Вёкса – Переславль (поезд состоит из тепловоза ТУ4-1984 и одного вагона). От Переславля-Залесского до Талиц ходят и экскурсионные поезда.

Существенное значение в развитии железнодорожного транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке играет транспортное сообщение с сопредельными государствами, в том числе с республиками бывшего Советского Союза. Помимо строительства автомобильных мостов через Амур между Китаем и Россией в разные годы поднимался вопрос о прокладке новых трансграничных железнодорожных линий.

Одним из недостатков развития железнодорожного транспорта России, по мнению ряда зарубежных специалистов, является слабая ориентированность отрасли на использование транзитного потенциала [15; 16].

Приоритетное развитие транспортной системы страны в целом и отдельных её регионов признается сегодня важнейшим условием реализации инновационной модели экономического развития Российской Федерации и улучшения качества жизни населения. Разработанный в этой связи комплекс нормативно-правовых документов в области транспортного законодательства был направлен на решение накопившихся проблем развития железнодорожной отрасли: износа (более 60%) основных производственных фондов, выражающийся в низком техническом уровне подвижного состава, транспортной техники и путей сообщения; роста доли транспортной составляющей в цене отечественной продукции на мировых рынках; несоответствия российской транспортной техники

мировым стандартам по качеству, экономичности и безопасности; отставания темпов железнодорожного строительства от темпов автомобилизации страны и др. [3]. Необходимо отметить также отсутствие устойчивых транспортных связей в труднодоступных регионах страны, слабое развитие логистической структуры, негативное воздействие железнодорожного транспорта на окружающую среду. В итоге, очевидно, в настоящее время транспортную ситуацию в стране в целом и в ряде регионов можно охарактеризовать как недостаточную, в том числе и пропускную способность железнодорожных линий.

Структурные изменения экономики и продолжающаяся специализация районов страны требуют изменения и «настройки» пропускной способности железных дорог. Новая политическая обстановка также предполагает изменения в технической политике развития железнодорожного транспорта, модернизации материально-технической базы, строительства новых линий, повышения эффективности и безопасности перевозок, более эффективной реализации транзитного потенциала России, формирование современной сети высокоскоростных перевозок. Усиление интеграции экономики России в международный рынок, а также стремление партнеров РФ к реализации крупных международных проектов диктует необходимость использования ключевого преимущества географического положения России – возможность использования транспортной системы в качестве надежного транспортного коридора, соединяющего Европу и страны Азии, как это предполагается проектом «Один пояс

– один путь», продвигаемым Китаем. При этом становится возможным осуществление состыковки северного направления «Экономического пояса «шелкового пути» (ЭППП) с российским проектом «Трансевразийский пояс RAZVITIE» (ТЕПР). Это предполагает также реализацию программы по модернизации участков с ограниченной пропускной способностью на грузонапряженных участках Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей¹ [8]. Связано это, прежде всего, с необходимостью в будущем более полного освоения природно-ресурсных потенциалов Сибири и Дальнего Востока, признанной зоны приоритетного развития России, с учётом имеющегося отечественного опыта разработки железнодорожных проектов в аналогичных условиях [9].

На современном этапе развитие железнодорожного транспорта невозможно без внедрения новейших научно-технических достижений. Важнейшими действующими на конец 2020 г. стратегическими документами в области развития транспортной инфраструктуры в России предусмотрено строительство ряда новых железнодорожных линий общего пользования (рис. 3), подразделенных на несколько категорий в зависимости от специфики решаемых задач:

1. Социально значимые линии, предназначенные для улучшения транспортного обслуживания на-

селения и регионов. Стратегией было предусмотрено сооружение до 2030 г. 5 линий в Южном федеральном округе (Будённовск – Нефтекумск – Кизляр (Ставропольский край и Республика Дагестан); Кисловодск – Черкесск – Адлер (проект временно приостановлен); Котляревская – Галашки; Лихая – Донецк (Ростовская область); Ставрополь – Невинномысск), 1 линия в Приволжском Федеральном округе (Казань – Альметьевск – Азнакаево – Бугульма), 2 линии – в Уральском федеральном округе (Ханты-Мансийск – Приобье (продолжение линии Ханты-Мансийск – Салым); Ульт-Ягун – Приобье) и 2 линии в Сибирском федеральном округе (Усть-Кут – Жигало – Иркутск; Иркутск – Аэропорт). Строительство железнодорожных линий, по замыслу стратегии, должно способствовать обеспечению устойчивых транспортных связей и социально-экономическому развитию регионов и в частности населённых пунктов, соединению курортных зон Черноморского побережья и Северного Кавказа.

2. Грузообразующие, предназначенные для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон. Стратегией предусмотрено сооружение линий в федеральных округах: 9 – в Центральном, 4 – в Северо-Западном, 1 – в Южном, 1 – в Приволжском, 3 – в Сибирском, 7 – в Дальневосточном. Создаваемые линии призваны обеспечить подъездные пути к промышленным зонам, индустриальным паркам, месторождениям и обеспечить доступ новых производств к железнодорожной инфраструктуре.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (ред. от 31.08.2019) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/ (дата обращения: 16.06.2020).

Перспективная топология развития сети железных дорог в Российской Федерации до 2030 года

Рис.3 / Fig. 3. Перспективная топология развития сети железных дорог в РФ до 2030 г. / Perspective topology of the railway network development in the Russian Federation until 2030

Источник¹

¹ Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 29.05.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_143986/ (дата обращения: 16.06.2020).

3. Технологические, предназначенные для оптимизации железнодорожной сети в целях развития хозяйственных и межрегиональных связей.

Предполагается строительство 3 обходов городов: Беслан, Томск, Санкт-Петербург, которые обеспечат перенос движения поездов с опасными грузами за пределы городов.

4. Скоростные линии, предназначенные для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч.

Сооружение таких линий планируется осуществить на двух участках в Ставропольском крае (Ставрополь – Минеральные Воды – Кисловодск; Кисловодск – Минеральные Воды – аэропорт Минеральные Воды); а также на участках: Барнаул – Бийск, Челябинск – Магнитогорск. Также планируется организация скоростного движения в Челябинском железнодорожном узле^{1,2}. Согласно Схеме территориального планирования Российской Федерации на 18 участках железных дорог предусмотрена организация скоростного пассажирского движения различной протяженности³.

¹ Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации. URL: hsrail.ru/info/techdocs/programmaVSM/ (дата обращения: 17.06.2020).

² Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 29.05.2020) «Об утверждении схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_143986/ (дата обращения: 16.06.2020).

³ Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2013 № 384-р (ред. от 29.05.2020) «Об утверждении схемы территориального пла-

нирования Российской Федерации, в области федерального транспорта намечено включение в единую транспортную сеть России Камчатского края, Чукотского автономного округа и Магаданской области, с выходом к Петропавловску-Камчатскому и Уэлену. Однако реализация плана строительства этих линий определяется пониманием их стратегической необходимости и потенциальной выгоды. Создание такого логистического коридора, выходящего к Беринговому проливу и потенциально способному открыть железнодорожное транспортное сообщение с Североамериканским континентом, кардинально изменили бы социально-экономическую карту мира (рис. 3).

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.» и «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.» предусматривают организацию железнодорожного движения с увеличением скорости перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы РФ (до 7 дней), объема транзита контейнеров железнодорожным транспортом в 4 раза и пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза (180 млн т), а также к морским портам Азово-Черноморского бассейна. В рамках

нирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_143986/ (дата обращения: 16.06.2020).

комплексной реконструкции участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла, осуществляемой для развития инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, ОАО «РЖД» ввело в эксплуатацию второй путь на перегоне Абганерово – Тингута в Волгоградской области. Строительство второго пути привело к увеличению пропускной способности участка до 64 поездов ежедневно. Тогда как участковая скорость движения пассажирских поездов возросла до 100 км/ч, а грузовых – до 80 км/ч. Вводу в эксплуатацию вторых путей на рассматриваемом участке предшествовала реконструкция станций Тингута и Абганерово, включавшая комплекс мероприятий по электрификации и удлинению станционных путей¹.

В 2017 г. завершилось строительство отрезка новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии, примыкающей на Юго-Восточной железной дороге к станции Журавка (Воронежская область), на Северо-Кавказской железной дороге – к станции Боченково, устраиваемой на перегоне Мальчевская – Миллерово (Ростовской области), с общей протяженностью нового железнодорожного участка равного 122,5 км. Решение о строительстве железнодорожного объезда Украины для поездов, следующих из центральных районов страны в южные регионы, было принято для обе-

спечения экономической безопасности России ещё в 2015 г.² Необходимо отметить, что строительство указанного участка железной дороги привело к частичной транспортной изоляции двух посёлков (Чертково и Кантемировка), расположенных на старом участке железной дороги, проходящем по территории Украины.

Распоряжением Правительства РФ от 08. 08/2018 г. №1663-р заключено концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым». Проект направлен на сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также развитие Арктической зоны РФ³.

Он предусматривает модернизацию и новое строительство в северном широтном направлении общей протяженностью 498 км, а с учётом подходов – 2 353 км. Северный широтный ход (СШХ) соединит Северную и Свердловскую железные дороги в качестве новой Арктической транспортной системы. Реализация данного проекта необходима для комплексного

¹ Комплексная реконструкция участка им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла. URL: <https://www.rzdp.ru/projects/35> (дата обращения: 01.12.2020).

² Строительство новой железнодорожной линии на направлении Журавка – Миллерово (обход Украины). URL: <https://www.rzdp.ru/projects/264> (дата обращения: 01.12.2020).

³ Распоряжения Правительства РФ от 8.08.2018 г. № 1663-р. «О заключении концессионного соглашения на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым»». URL: <http://government.ru/docs/all/117953/> (дата обращения: 02.12.2020).

развития слабо освоенной территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Проект, в частности, предусматривает строительство железнодорожной части мостовых переходов через реки Обь и Надым и нового железнодорожного участка Салехард – Надым (рис. 3)^{1,2}. Тем не менее на 2020 г. самым крупным и значимым с социально-экономической точки зрения нереализованным проектом на территории округа можно считать отсутствие мостового сооружения для автодорожной и железнодорожной связи двух городов по берегам Оби: города Лабытнанги, связанного железными дорогами с сетью Европейской части России, и столицы округа, города Салехарда.

Необходимо особо выделить «чеченский фактор» в развитии транспортной системы юга России в период 1990–2020 гг. Чеченская война и возникшая в результате нее железнодорожная блокада части территории Дагестана, а также транзита грузов из России в Азербайджан, способствовали ускоренному строительству и вводу в эксплуатацию в 1997 г. нового участка железной дороги Кизляр – Кизилюрт на территории Дагестана. С тех пор развитие транспортной системы самой Чеченской Республики не отстаёт от общероссийских тенденций. В 2017 г. закончилось строительство транс-

портно-пересадочного узла в чеченском г. Гудермесе, который (помимо Грозного) играет роль центра притяжения для территории с высокой плотностью населения³. С другой стороны, часть участков железных дорог общего пользования на территории Чеченской Республики по окончании активной фазы военных действий 1994–2000 гг. была полностью выведена из эксплуатации (или законсервирована).

За счёт приоритетного развития скоростных транспортных коммуникаций, в том числе строительства участков высокоскоростных магистралей Москва – Казань и Екатеринбург – Челябинск, автодорожного маршрута «Европа – Западный Китай», железнодорожного и автодорожного маршрутов коридора «Север – Юг», через территорию Российской Федерации обеспечивается связь, в том числе транспортная, с Ираном и Индией, а также с рядом других стран Прикаспийского региона, Западной и Южной Азии, с государствами Европы^{4,5,6}.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения: 03.12.2020).

² «Уралжелдорпроект» будет проектировать подходы к «Северному широтному ходу». URL: <https://www.rzdp.ru/press-center/242> (дата обращения: 01.12.2020).

³ Строительство транспортно-пересадочного узла в городе Гудермес. URL: rzdp.ru/projects/31 (дата обращения: 01.12.2020).

⁴ Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации. URL: hsrail.ru/info/techdocs/programmaVSM/ (дата обращения: 17.06.2020).

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (ред. от 31.08.2019) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г.». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094 (дата обращения: 16.06.2020).

⁶ Создание интегрированной сети скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации. URL: docviewer.yandex.ru/view/46465186/ (дата обращения: 16.06.2020).

Предшествующие программы развития железнодорожного транспорта позволили организовать скоростное движение пассажирских поездов на участке «Москва – Санкт-Петербург» («Сапсан»), на линии «Санкт-Петербург – Хельсинки» («Аллегро»), а также запуск поездов «Стриж» между городами Москва и Нижний Новгород и поездов «Ласточка» во многих плотно населенных регионах страны со значительными пассажиропотоками. На начало 2020 г. подобные перевозки были организованы на 23 железнодорожных участках [2].

Так называемый «Максимальный вариант» Стратегии ориентирован на реализацию инновационного сценария развития страны, который предусматривает строительство новой железнодорожной линии до г. Магадана. Предполагается, что это создаст лучшие условия для освоения Северо-Восточного региона страны и приведёт к кардинальным изменениям в мировых торговых связях Евро-Азиатского, Азиатско-Тихоокеанского и Северо-Американского регионов, качественно усилив транзитную транспортную роль России.

В 2020 г. осталось почти незамеченным важное событие в сфере железнодорожного транспорта российского Дальнего Востока: закончился длившийся несколько десятилетий процесс перевода железнодорожной колеи острова Сахалин на общероссийский стандарт 1500 мм. Хотя транспортная система Сахалинской области до сих пор остаётся изолированной, стандарты её технической организации и управления отныне соответствуют общероссийским.

Развитие железнодорожного транспорта на перспективу в соответствии с российской государственной региональной политикой будет иметь принципиально иное значение для слабоосвоенных регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока [5; 11; 13; 14].

Важное значение для улучшения качества обслуживания пассажиров крупнейших городских агломераций имеет запуск дневных скорых и ускоренных поездов в 2010–2020 гг. Так, Москва получила надёжные транспортные связи не только с региональными центрами первого порядка (Тула, Калуга, Тверь, Рязань, Владимир), но и с региональными центрами второго и третьего порядков, а также с удалёнными центрами первого порядка (Ярославль, Смоленск, Тамбов, Курск, Саранск, Кострома и др.). Аналогичные транспортные связи были созданы вокруг Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга и некоторых других центров крупнейших городских агломераций. С другой стороны, многие регионы европейской части России в 1990–2020 гг. полностью или частично лишились пригородного железнодорожного сообщения, которое было частично компенсировано развитием автобусных перевозок. В первую очередь, это относится к регионам Нечерноземья (за исключением пристольичных Московской и Ленинградской областей).

Необходимо отменить рост числа проектов государственно-частного партнерства между ОАО «РДЖ» и частными компаниями-перевозчиками (а также при участии региональных и муниципальных властей). К подобным проектам можно отнести запуск пассажирских поездов

компании «Аэроэкспресс» в разных регионах России. Первым подобные поезда встретил Московский столичный регион ещё в 2002 г. Позже подобные проекты существовали в Сочи, Казани, Владивостоке и Самаре. В силу экономических причин подобные проекты (за исключением Московского столичного региона) оказались нерентабельными. До сих не решен вопрос с приходом компании «Аэроэкспресс» в аэропорт «Пулково» Санкт-Петербурга.

В ряде регионов России реализуются проекты *интермодального сообщения* (с участием как пригородного железнодорожного, так и автобусного транспорта): расписание автобусов согласуется с расписанием пригородных электропоездов; также разрабатываются единые тарифные планы для двух видов транспорта. Это способствует большему удовлетворению населения услугами пассажирских перевозок.

На локальном (муниципальном) уровне также существует *проблема оптимизации транспортной политики на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования*. К сожалению, подобные проекты не носят системного характера и часто не согласовываются с политикой Министерства транспорта России и ОАО «РЖД» в области развития железнодорожного транспорта. Так, во многих региональных схемах территориального планирования и генеральных планах городских округов предусматривается вынос участков железных дорог общего пользования за черту крупного города. Это отражено, в частности, в генеральных планах Махачкалы, Хабаровска, Екатеринбургской агломерации и других стратегических документах

территориального планирования. Реализуются проекты «городской электрички» в крупнейших городах России. Частичная замена метрополитена интенсивным пригородным сообщением реализуется в Московском столичном регионе (проект Московских центральных диаметров).

Градостроительной проблемой всего Черноморского побережья Северного Кавказа можно считать необходимость переноса участка железной дороги «Сочи – Туапсе» от побережья в глубь территории. В настоящее время железная дорога разъединяет курортные территории, ухудшает транспортную доступность к местам массового скопления туристов и отдыхающих.

Заключение

Важной проблемой в развитии железнодорожного транспорта являются территориальные диспропорции. В северной и восточной частях страны железнодорожная сеть недостаточно развита. На сегодняшний день железные дороги общего пользования отсутствуют в шести субъектах Российской Федерации. Кроме того, в настоящее время протяженность т.н. «узких мест» по пропускной способности составляет в стране более 8 тыс. км, что составляет порядка 30% всей протяженности линий железных дорог общего пользования, обеспечивающих более 80% всей грузовой работы.

Железнодорожный транспорт имеет ряд проблем, которые трудно решить за короткий срок без серьезных капиталовложений и привлечения значительных инвестиционных ресурсов, а без их решения развитие отрасли невозможно. Одной из важнейших остается задача снижения износа имеющихся

основных фондов. Наряду с этим предстоит ускорить темпы создания новой железнодорожной инфраструктуры высокоскоростного сообщения в обжитых районах и одновременно обеспечить транспортную доступность малообжитых территорий страны, что сдерживает освоение новых месторождений полезных ископаемых.

Государством и компанией ОАО «РЖД» намечено достаточно большое количество мероприятий по реконструкции, модернизации и строительству новых железнодорожных линий, требующих больших финансовых, трудовых, материальных ресурсов, которые необходимо реализовать в будущем.

Осуществление перечисленных в статье нормативно-правовых документов, нацеленных на развитие железнодорожного транспорта, способно гарантировать достижение установленной цели и решение важных государственных вопросов, связанных с его функционированием, а именно повышения рациональности использования ресурсного потенциала и охраны окружающей среды.

Однако, несмотря на успехи структурной реформы железнодорожного транспорта в Российской Федерации, реализованные мероприятия оказались недостаточными для создания эффективных источников его развития.

Из числа нереализованных проектов, которых пока нет в стратегических программных документах в области железнодорожного транспорта на ближайшую перспективу (до 2030 г.) являются проекты «Белкомур» и «Баренцкомур».

«Белкомур» (Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск) – это комплексный проект промышленного

и инфраструктурного развития Севера Европейской части РФ и Урала, который позволит сократить путь от Урала до портов Архангельской области почти на 800 км (при этом отдельные участки предполагаемой магистрали уже построены). В 2015–2017 гг. он был исключен из стратегических документов в области развития железнодорожного транспорта России, так же, как и проект, связывающий напрямую регион Кавказских Минеральных Вод и Черноморское побережье Кавказа (линия «Кисловодск – Черкесск – Сочи»).

«Баренцкомур» (Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ) – Полуночное (Свердловская область) – Троицко-Печорск – Сосногорск – Индига) – проект, согласно которому предполагаемая железнодорожная линия в будущем пройдет через важнейшие нефтегазоносные месторождения и тем самым откроет возможности для их разработки и экспорта продукции промышленных предприятий из азиатской части РФ. Осуществление данного проекта позволит ускорить развитие Северного широтного хода и сформирует транспортно-логистический узел для увеличения грузопотоков Северного морского пути (СМП).

Оба эти «Северные железнодорожные проекты» вошли в перечень мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры для обеспечения грузовой базы Северного морского пути на более отдаленную перспективу, до 2035 г.¹

¹ Распоряжение Правительства РФ от 21.12.2019 № 3120-р «Об утверждении Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_341878/ (дата обращения: 02.12.2020).

В целом можно выделить три основных фактора, влияющие на развитие железнодорожного транспорта России в территориальном измерении: экономический (развитие грузоперевозок, ликвидация «узких мест» сети, эффективное использование полигона железных дорог), социальный (транспортное обслуживание населения в пригородных и дальних перевозках) и политический (обход границы с

Украиной, усиление и развитие приграничных и трансграничных связей).

По мере продвижения производительных сил на восток и расширения в азиатской части России сети железных дорог общего пользования, меняется и общий рисунок главной хозяйственной полосы расселения, происходит закономерное перераспределение районов тяготения транспортных узлов и магистралей.

Статья поступила в редакцию 06.11.2020

ЛИТЕРАТУРА

1. Богданова Д. М. Перспективы развития железнодорожного транспорта в России // Молодой ученый. 2018. № 36 (222). С. 65–69.
2. Бушув Н. С., Шульман Д. О. О перспективах развития высокоскоростных железнодорожных магистралей в России // Бюллетень результатов научных исследований. 2017. №3. С. 7–14.
3. Голикова Ю. А. Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта в России // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. 2015. № 3 (15). С. 32–36.
4. Голиусов Ю. Ф. Приоритеты российской транспортной политики // Власть. 2009. № 6. С. 58–60.
5. Гончаров Р. В., Пилясов А. Н., Замятина Н. Ю. Без мобильности нет креативности: антропология транспорта Сибири и Дальнего Востока // Пространственная экономика. 2019. Т. 15. № 4. С. 149–183.
6. Долгосрочная стратегия развития транспорта и дорожного хозяйства Кировской области с позиций устойчивого развития региона / В. Н. Бутроменко, С. А. Ваксман, Ю. К. Поносов, С. К. Савушкин, Н. Г. Кочнев, П. М. Крылов, А. А. Нежмаков, А. В. Шубин. М.: Май принт, 2006. 205 с.
7. Крылов П. М. Транспортная уязвимость населения России в начале XXI в. // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2012. № 1. С. 26–35.
8. Матвеев И. Е. Энергетическая политика ЕАЭС в ракурсе Экономического пояса шелкового пути // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 3. С. 11–33.
9. Михеев В. В., Швыдко В. Г., Луконин С. А. Китай – Россия: Когда эмоции уместны? // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 2. С. 5–13.
10. Рахиямова И. А. Концепция скоростного движения: мировой опыт и российская практика. М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2017. 92 с.
11. Северова М. О., Никитина Е. Ю., Сакова А. С. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2016. № 2. С. 52–57.
12. Транспортная политика государства: теория, история, практика / А. А. Горбунов, А. А. Горбунов, П. С. Селезнев, А. С. Семченков. М.: Проспект, 2020. 424 с.
13. Федякин А. В. Развитие основных видов транспорта в системе приоритетов современной российской политики // Поиск: Политика. Обществоведение, Искусство. Социология. Культура. 2019. №4(75). С. 20–30.

14. Черемин Г. Д. Проблемы государственной политики реформирования российского железнодорожного транспорта // Власть, 2014. №5. С. 59–64.
15. Murray B. Russian Railway Reform Programme. London, European Bank for Reconstruction and Development. 2014, 45p.
16. Pursiainen C. Russia between integration and protectionism: International road transport, ports, and the forestry sector. Nordregio Working Paper 2007:2. Stockholm, 2007, 79 p.

REFERENCES

1. Bogdanova D. M. [Prospects for the development of railway transport in Russia]. In: *Molodoi uchenyi* [Young scientist], 2018, no. 36 (222), pp. 65–69.
2. Bushuev N. S., Shul'man D. O. [Prospects for the development of high-speed rail lines in Russia]. In: *Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy* [Bulletin of scientific research results], 2017, no. 3, pp. 7–14.
3. Golikova Yu. A. [Problems and prospects for the railway transport development in Russia]. In: *Vestnik Sibirskogo instituta biznesa i informatsionnykh tekhnologii* [Bulletin of the Siberian Institute of Business and Information Technologies], 2015, no. 3 (15), pp. 32–36.
4. Goliusov Yu. F. [Priorities of the Russian transport policy]. In: *Vlast'* [Power], 2009, no. 6, pp. 58–60.
5. Goncharov R. V., Pilyasov A. N., Zamyatina N. Yu. [Without mobility, there is no creativity: the Anthropology of Transport in Siberia and the Far East]. In: *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial economics], 2019, vol. 15, no. 4, pp. 149–183.
6. Bugromenko V. N., Vaksman S. A., Ponosov Yu. K., Savushkin S. K., Kochnev N. G., Krylov P.M., Nezhmakov A.A., Shubin A.V. *Dolgosrochnaya strategiya razvitiya transporta i dorozhnogo khozyaistva Kirovskoi oblasti s pozitsii ustoychivogo razvitiya regiona* [Long-term strategy for the development of transport and road infrastructure of the Kirov region from the perspective of sustainable development of the region]. Moscow, Mai print Publ., 2006. 205 p.
7. Krylov P. M. [Transport vulnerability of the Russian population at the beginning of the XXI century]. In: *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences. Geographical series], 2012, no. 1, pp. 26–35.
8. Matveev I. E. [Energy policy of the EAEU from the perspective of the Silk Road Economic Belt]. In: *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 2017, no. 3, pp. 11–33.
9. Mikheev V. V., Shvydko V. G., Lukonin S. A. [China – Russia: When are emotions appropriate?]. In: *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World economy and international relations], 2015, no. 2, pp. 5–13.
10. Rakhimyanova I. A. *Kontseptsiya skorostnogo dvizheniya: mirovoi opyt i rossiiskaya praktika* [The concept of high-speed traffic: world experience and Russian practice]. Moscow, Rossiiskii universitet transporta (MIIT) Publ., 2017. 92 p.
11. Severova M. O., Nikitina E. Yu., Sakova A. S. [Impact of transport infrastructure on regional development]. In: *Vestnik Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya* [Bulletin of the Siberian State University of Railway Transport], 2016, no. 2, pp. 52–57.
12. Gorbunov A. A., Gorbunov A. A., Seleznev P. S., Semchenkov A. S. *Transportnaya politika gosudarstva: teoriya, istoriya, praktika* [Transport policy of the state: theory, history, and practice]. Moscow, Prospekt Publ., 2020. 424 p.
13. Fedyakin A. V. [Development of the main modes of transport in the system of priorities of modern Russian policy]. In: *Poisk: Politika. Obshchestvovedenie, Iskusstvo. Sotsiologiya. Kul'tura* [Search: Politics. Social studies, Art. Sociology. Culture], 2019, no. 4(75), pp. 20–30.
14. Cheremin G. D. [Problems of the State Policy of Reforming the Russian Railway Transport]. In: *Vlast'* [Power], 2014, no. 5, pp. 59–64.

15. Murray B. Russian Railway Reform Program. London, European Bank for Reconstruction and Development Publ., 2014. 45p.
16. Pursiainen C. Russia between integration and protectionism: International road transport, ports, and the forestry sector. Nordregio Working Paper 2007:2. Stockholm, 2007. 79 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Требушкова Ирина Егоровна – кандидат географических наук, доцент кафедры географии естественно-географического факультета Курского государственного университета;
e-mail: irinatrebushkova@yandex.ru

Полякова Наталья Олеговна – кандидат географических наук, доцент кафедры географии естественно-географического факультета Курского государственного университета;
e-mail: natashapolyak@yandex.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Irina E. Trebushkova – Cand. Sci. (Geography), Associate Professor of the Department of Geography, Natural Geography Faculty, Kursk State University; e-mail: irinatrebushkova@yandex.ru

Natalia O. Polyakova – Cand. Sci. (Geography), Associate Professor of the Department of Geography, Natural Geography Faculty, Kursk State University;
e-mail: natashapolyak@yandex.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Требушкова И. Е., Полякова Н. О. Географический анализ государственной политики на железнодорожном транспорте России // Географическая среда и живые системы. 2021. № 1. С. 110–130.

DOI: 10.18384/2712-7621-2021-1-110-130

FOR CITATION

Trebushkova I. E., Polyakova N. O. Geographical analysis of state policy on Russian railway transport. In: Geographical Environment and Living Systems, 2021, no. 1, pp. 110–130.

DOI: 10.18384/2712-7621-2021-1-110-130