

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

Н. А. Лебедева

Вологодский научный центр Российской академии наук, Вологда, Россия

Транспортная система является одним из факторов экономического развития регионов страны. Учитывая значительную территорию России, железнодорожный транспорт приобретает особое стратегическое значение. Особенно важно его развитие в приграничных территориях страны, таких как Северо-Западный федеральный округ, обладающий значительным геостратегическим потенциалом. Проблемы в функционировании железнодорожного транспорта в таком макрорегионе могут оказывать негативное влияние на его социально-экономическое развитие. Поэтому целью данного исследования является выявление проблем развития железнодорожного транспорта в СЗФО. Для их выявления были проанализированы история развития и текущее состояние двух главных железных дорог — Октябрьской и Северной. Это позволило определить следующие проблемы: высокий износ основных фондов, малая пропускная способность дорог, недостаточное применение высокоскоростного транспорта, небольшая доля электрифицированных железнодорожных путей. Основные действия для решения выявленных проблем предпринимаются органами государственной власти и государственной компанией ОАО «РЖД».

Ключевые слова: *Северо-Западный федеральный округ, Северная железная дорога, железнодорожный транспорт, Октябрьская железная дорога.*

Введение

Для России, учитывая ее огромную площадь, а также неравномерное распределение ресурсов, развитие транспортной системы имеет колоссальное значение. В случае сферы материального производства ее развитие во многом зависит от наличия и устойчивости функционирования развитой транспортной системы, обеспечивающей грузопотоки [2; 15]. В общем объеме грузооборота на 2019 г. по всей России преобладают трубопроводный (47%) и железнодорожный (46%) транспорт (рис. 1).

Железнодорожный транспорт имеет особенно важное значение для приграничных территорий, например для Северо-Западного федерального округа — макрорегиона, имеющего общую границу с несколькими европейскими странами, а также обладающего геостратегическим потенциалом. Это обусловлено его условиями эксплуатации, меньшими денежными затратами на перевозку грузов и пассажиров на дальние расстояния, большой грузоподъемностью. Проблемы в функционировании транспорта здесь могут оказать негативное влияние на развитие как макрорегиона, так и страны в целом.

Поэтому целью работы является выявление проблем развития железнодорожного транспорта в Северо-Западном федеральном округе.

Историческая справка развития железнодорожного транспорта в Северо-Западном федеральном округе

Для выявления проблем развития железнодорожного транспорта в Северо-Западном федеральном округе предлагается изучить историю развития его двух главных железнодорожных путей — Северной, обеспечивающей связи Архангельской области с Республикой Коми и Ярославской областью, и Октябрьской, соединяющей Мурманскую область, Санкт-Петербург и Москву.

Северная железная дорога

Первые пути данной магистрали были заложены в 1868 г. по направлению Шуйско-Ивановскому. Однако современное название она приобрела в 1953 г. при объединении Ярославской и Северной железных дорог [4].

Создание этой железной дороги было взято на себя Обществом Московско-Ярославской железной дороги. Строительство велось без привлечения иностранного капитала и поддержки государства. В первую очередь была построена дорога по соединению Москвы и Сергиева Посада, а затем линия от Ярославля через Вологду до Архангельска [10; 11].

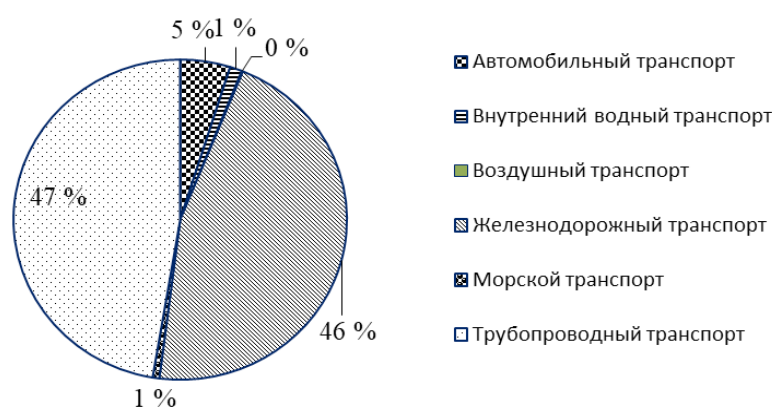


Рис. 1. Доля видов транспорта по грузообороту в России в 2019 году, %
Источник: Росстат.

Железнодорожный транспорт в 1914—1918 гг. обрел стратегическое значение для страны, так как он обеспечивал мобилизацию по переброске личного состава, продовольствия и военных грузов для тыла и фронта. К 1914 г. в России обострилась нехватка северных железнодорожных путей, которые стали основным связующим звеном между центральными регионами и Севером. Так, в России имелось только 13 железнодорожных линий, около половины из которых были двухпутные. Для сравнения: в Германии к российским границам подходили 32 железнодорожные линии, 14 из которых были двухпутными [4; 11].

Северная железная магистраль проходила через территории Москвы, Ярославля, Вологды и Архангельска. Поддержка военными грузами обеспечивалась через морской порт Архангельска [11]. Поэтому для распределения и доставки этих грузов было необходимо подготовить железные дороги к реализации бесперебойного сообщения. Но в то время была выявлена еще одна проблема — низкая пропускная способность данных путей: 200 вагонов в сутки. Причиной этому послужила узкоколейная железная дорога от Ярославля до Архангельска и большой износ данных путей. Средняя скорость движения поездов по таким дорогам составляла 13 км/ч. Также важной проблемой для того времени стала маловместимость вагонов [9; 11].

Наблюдалась и другая важная магистральная проблема — отсутствие железнодорожного моста через Волгу, что создавало разрыв на пути следования, а возобновление движения происходило по ее левому берегу от станции Урочь [8]. Однако этот разрыв был ликвидирован благодаря введению

Николаевского моста, который позволил обеспечить непрерывное движение поездов в северные регионы России.

Использование железнодорожных путей в начале войны было осложнено и значительным износом основных фондов, а именно неудовлетворительным состоянием паровозного парка, требующего капитального ремонта. Совокупность всех этих факторов во многом сдерживала объемы перевозок. Рост необходимости грузовых перевозок привел к таким негативным последствиям, как срывы поставок, портились некоторые отдельные виды грузов и т. д.

В 1915 г. переброска дополнительных единиц подвижного состава позволила увеличить вывоз товаров. Однако на отдельных участках ситуация вскоре повторилась [Там же].

Поэтому для устранения такой ситуации и увеличения пропускной способности железнодорожных путей было принято решение о перешивке узкой колеи на широкую, что осуществлялось на линии Ярославль — Архангельск с конца 1915 г. В том же году переустройство пути осуществлялось на участке от станции Вологда до станции Няндомы, движение на котором было запущено в 1916 г. Данные мероприятия позволили нарастить объемы перевозок и увеличить пропускную способность магистрали до 600 отправляемых вагонов в сутки [8; 11].

Условия войны вынуждали не останавливать грузопоток, в результате чего строительство широкой колеи проходило параллельно имеющейся узкой. Такое строительство позволило устроить 13 новых переездов на линии Вологда — Архангельск [11].

Обеспечение военных стало первостепенной задачей для железных дорог, вследствие чего Ярославская и Северная магистрали перешли на военный график перевозок. Для увеличения пропускной способности железных дорог и военного грузооборота стали ограничиваться пассажирские перевозки и вводились резервные паровозы, которые позволили обеспечить устойчивую работу северных дорог [9].

Военное положение изменило грузопотоки и структуру грузооборота. Если в довоенное время основными грузами были лесные ресурсы, полезные ископаемые и прочее, то в военное время стали перевозить воинские эшелоны, а также население, покидающее опасные территории. Обеспечение бесперебойного передвижения грузов для фронта стало главной задачей для железнодорожников. Имеющиеся железнодорожные магистрали позволяли обеспечивать войска. Несмотря на авианалеты и разрешения данной магистрали, перебой в движении поездов составляли не более 8 часов.

Таким образом, в период войны Северная железная дорога представляла собой довольно развитую железнодорожную магистраль. К завершению Первой мировой войны основными проблемами для Северной железной дороги являлись: изношенность основных фондов, малая пропускная способность железнодорожных путей, отсутствие заводов по строительству поездов, разрывы на путях.

В настоящее время этот железнодорожный путь обеспечивает связь центра и севера Российской Федерации, проходя через Ярославль и Вологду

до Архангельска. Дойдя до поселка городского типа в Архангельской области — Коноши эта магистраль делится на два направления: до Архангельска и Котласа. От Котласа она проходит через всю Республику Коми за Северный полярный круг.

Площадь обслуживания Северной железнодорожной магистрали составляет более 1 млн км². До многих населенных пунктов Ивановской, Ярославской, Архангельской, Костромской и Вологодской областей можно добраться только по данной дороге [9].

Развернутая длина этого железнодорожного пути составляет 8643,2 км, из них эксплуатируется только 5956,3 км, а электрифицировано около 1965,6 км. Основными видами продукции, перевозимыми по данной дороге, являются: лесные ресурсы, нефтепродукты, черные металлы. Доли объемов перевезенных видов грузов по данному направлению представлены на рис. 2.

Общий объем перевезенных грузов в 2020 г. по железнодорожному транспорту составляет более 64 млн т.

Октябрьская железная дорога

Открытие данной дороги пришлось на 1923 г. Во время Великой Отечественной войны этот путь обеспечивал Карельский и Ленинградский фронты с помощью доставки импортных грузов из Мурманска [6; 12].

В настоящее время Октябрьская железная дорога занимает 2-е место по объемам инвестиций в развитие железных дорог в целом по России.

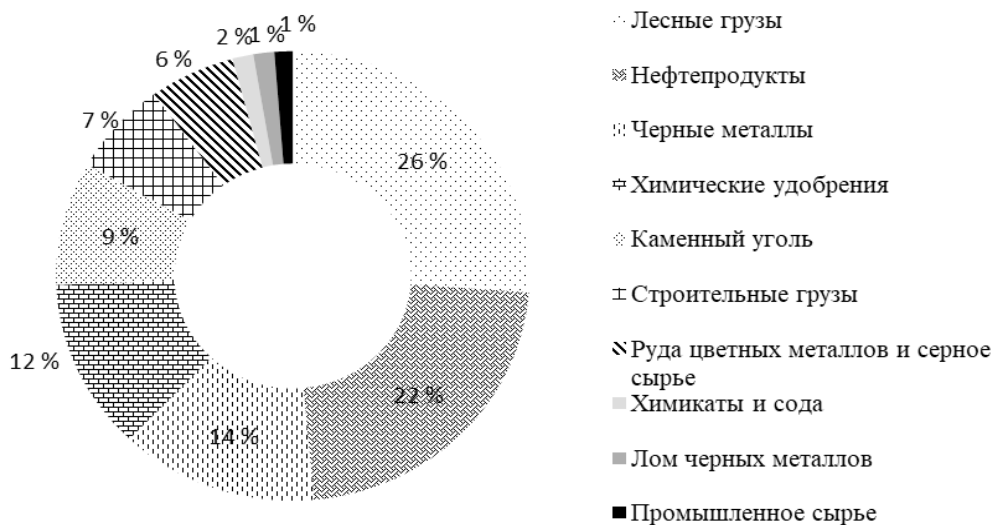


Рис. 2. Структура объемов перевозки различных видов грузов по Северной железной дороге за 2020 г. Источник: РЖД.

В 2010 г. РЖД затратили 42 млрд руб. на модернизацию данной железной дороги. В 2020 г. для этих же целей было выделено 61,3 млрд руб. Одними из наиболее крупных проектов инвестиционной программы РЖД явились:

- ввод высокоскоростных поездов с максимальной скоростью 200 км/ч на участке Санкт-Петербург — Бусловская — Госграница. Это направление является одним из важнейших международных сообщений, обеспечиваемых Северо-Западным федеральным округом и Финляндией;

- реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к порту Усть-Луга.

Также были запущены электрические высокоскоростные поезда «Аллегро» на международном сообщении с Финляндией. Время следования поезда по данному маршруту составляет 3 ч 30 мин [3; 6].

При реконструкции участка железной дороги для обеспечения высокоскоростного движения было обновлено 292 км путей с заменой множества объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта [9; 12].

Однако в настоящее время на территории СЗФО мало маршрутов, обеспечиваемых высокоскоростными поездами. Поэтому РЖД собираются организовать движение скоростных поездов для грузопотоков в обход маршрута Санкт-Петербург — Лосево — Каменногорск — Выборг, осуществляющего скоростное движение пассажирских составов. Поэтому железнодорожная компания РЖД планирует строительство однопутного участка Лосево — Каменногорск

общей протяженностью 68 км, а также модернизацию подводящих участков Соснова — Лосево и Каменногорск — Выборг. Вклад денежных средств для развития данного направления обеспечивается Инвестиционным фондом РФ [3; 13].

Для создания условий максимального роста объемов перевозок на подходах к международному порту (Усть-Луга) производится реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород Северной железной дороги.

Основными грузами, перевозимыми по Октябрьской железной дороге, являются лесные ресурсы, нефтепродукты, черные металлы (рис. 3). Общий объем грузов перевезенных по данной дороге, составляет более 102 млн т в 2020 г.

Таким образом, история работы двух главных железных дорог СЗФО показала их геостратегическую значимость в развитии страны и обусловила необходимость их дальнейшего развития.

Результаты исследования

Для выявления проблем функционирования железнодорожного транспорта СЗФО на современном этапе развития необходимо проанализировать показатели, характеризующие работу его элементов (подвижного состава, инфраструктуры). Так, для подвижного состава это его наличие, износ основных средств, срок использования железнодорожных локомотивов, скорость передвижения и т. д. Для транспортной инфраструктуры это протяженность эксплуатируемых путей, электрифицированных путей, их плотность, ширина колеи, количество полос и т. д. [16].

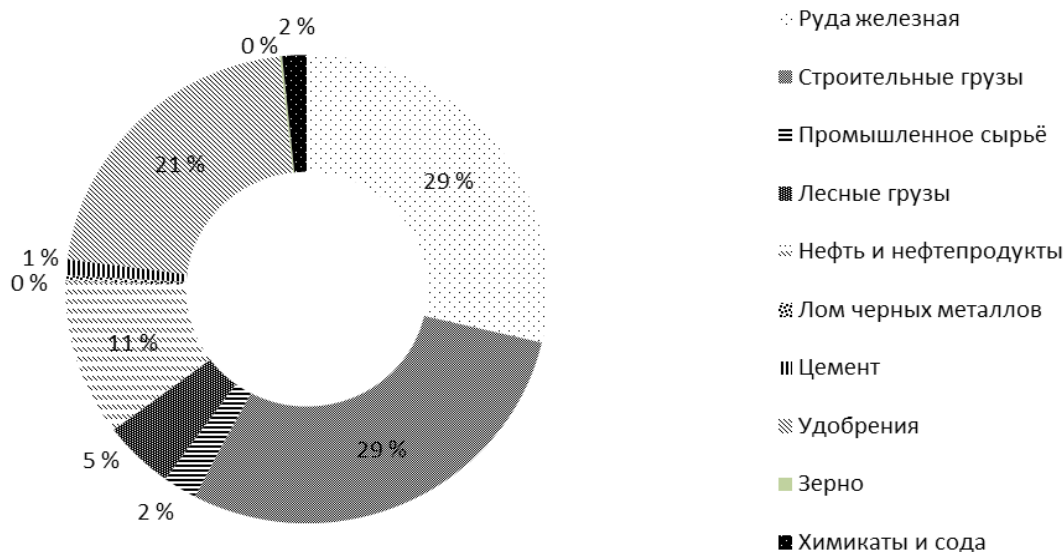


Рис. 3. Структура объемов перевозки различных видов грузов по Октябрьской железной дороге за 2020 г.

Источник: РЖД.

Также индикаторами развитости железнодорожного транспорта являются показатели его работы (объем грузоперевозок, пассажироперевозок, пропускная способность дорог и т. д.), время в пути, время на погрузку/разгрузку, грузонапряженность [Там же].

Таким образом, приведенные выше показатели позволяют определить текущий уровень развития

железнодорожного транспорта, выявить его достаточность и проблемы.

За последние 20 лет на всей территории СЗФО не наблюдается значительных изменений в протяженности железнодорожных путей (рис. 4). Соответственно, и плотность их также осталась практически неизменной (табл. 1).

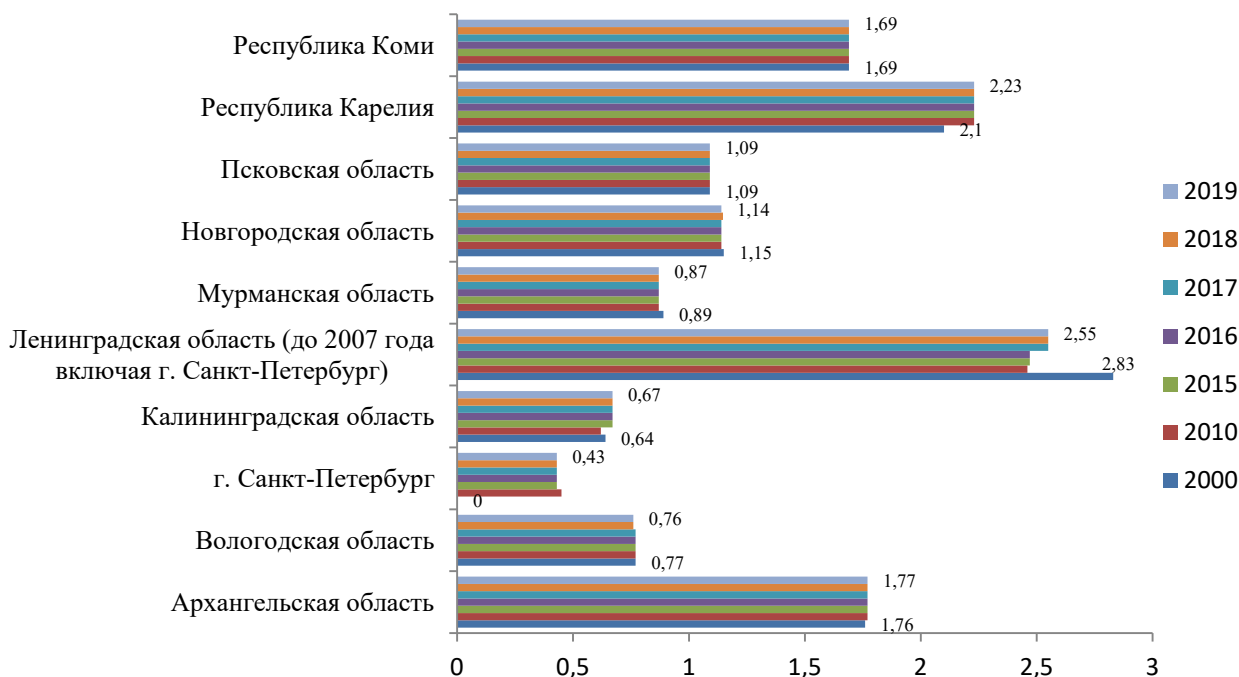


Рис. 4. Протяженность эксплуатируемых железнодорожных путей в СЗФО за 2000–2019 гг.

Источник: Росстат.

Таблица 1

Плотность железнодорожных путей сообщения, км/1000 км²

Субъект	Годы							2019 г. к 2000 г., %
	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	
Российская Федерация	50	50	50	50	51	51	51	102
Северо-Западный федеральный округ	77	78	78	78	78	78	78	101
Республика Карелия	122	123	123	123	123	123	123	101
Республика Коми	41	41	41	41	41	41	41	99
Архангельская область	30	30	30	30	30	30	30	100
Вологодская область	53	53	53	53	53	53	53	100
Калининградская область	423	409	442	442	442	442	442	105
Ленинградская область (до 2007 г. включая Санкт-Петербург)	330	293	295	295	304	304	304	92
Мурманская область	61	60	60	60	60	60	60	98
Новгородская область	207	210	210	210	210	210	210	101
Псковская область	198	197	197	197	197	197	197	99
Санкт-Петербург	Н/Д	3204	3076	3076	3082	3082	3082	–

Источник: Росстат.

Стоит отметить, что, несмотря на большую территорию России и ее регионов, плотность железнодорожных путей сообщения здесь сопоставима с аналогичным показателем за рубежом. Так, на Украине плотность железных дорог составляет 36 км/1000 км², во Франции — 54, в Канаде — 4,7; в Дании — 61 км/1000 км². Низкий уровень густоты железнодорожного полотна на Украине и в Канаде объясняется преимущественным использованием автомобильных транспортных средств, число которых за последние несколько лет заметно выросло [5; 7].

При рассмотрении объема отправок грузов железнодорожным транспортом общего пользования, можно заметить его увеличение практически во всех регионах СЗФО, за исключением Республики Коми, Санкт-Петербурга и Ленинградской области (рис. 5).

В отличие от положительной динамики отправок грузов тенденция пассажироперевозок более пессимистична (табл. 2).

Наибольшее сокращение отправок пассажиров наблюдается в следующих регионах: Псковская область (на 81%), Вологодская область (74), Мурманская область (68), Архангельская область (63), Республика Карелия (61), Ленинградская область (на 54%).

Средние скорости движения поездов составляют 60—90 км/ч, в то же время на некоторых маршрутах свою деятельность реализуют высокоскоростные поезда [17]. Например, маршрут Санкт-Петербург — Москва, на котором используются высокоскоростные поезда «Ласточка» и «Сапсан», развивающие скорость до 250 км/ч [14]. Также на маршруте Санкт-Петербург — Хельсинки курсирует высокоскоростной поезд «Аллегро», развивающий скорость до 200 км/ч [3].

Таким образом, работа железнодорожного транспорта больше направлена на перевозку грузов, чем на пассажироперевозки.

Развитие транспортной системы регионов во многом зависит от инвестиций, представленных в табл. 3.

Из представленных данных видно, что на территории СЗФО идет увеличение объема инвестиций в транспортную систему в целом по макрорегиону по сравнению с 2005 г. В нескольких регионах наблюдается существенный рост данного показателя: Мурманская область — в 3,5 раза, Ленинградская область и Новгородская область — в 2 раза. Наибольшее сокращение данного показателя наблюдается в Республике Коми — на 70,12%, Архангельской области — на 43,6%, Псковской области — на 27,45%.

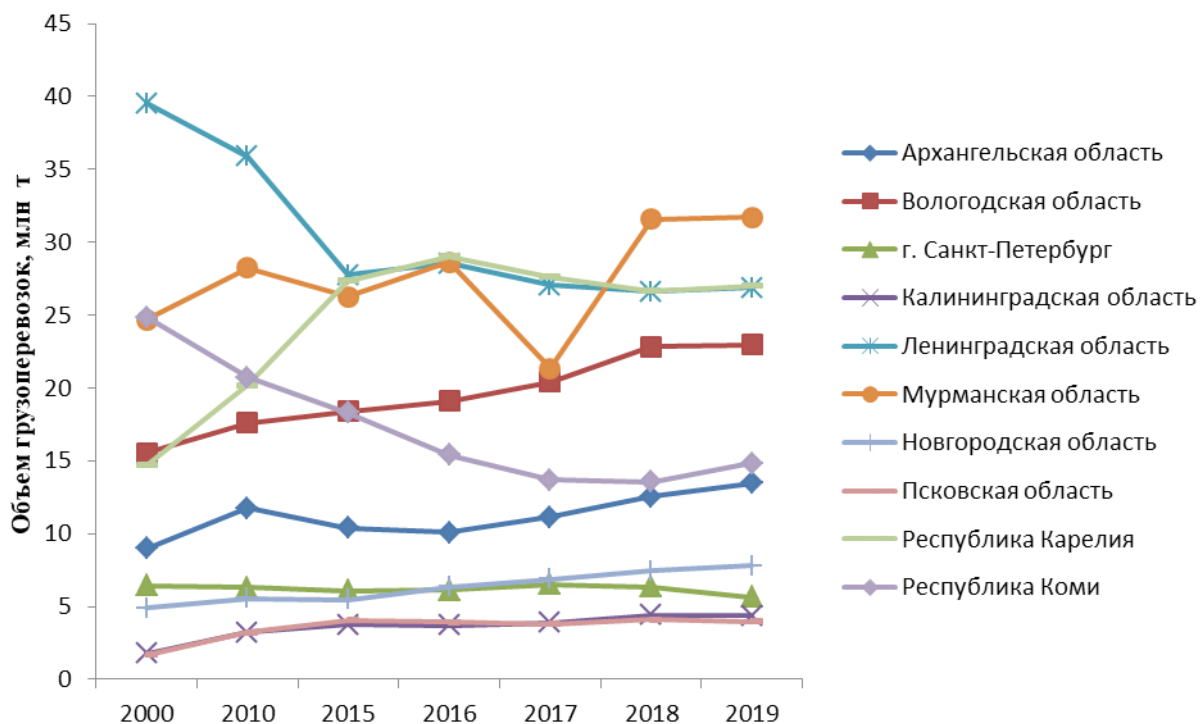


Рис. 5. Объем отправок железнодорожным транспортом в Северо-Западном федеральном округе, млн т

Источник: Росстат.

Таблица 2

Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, млн чел.

Субъект	Годы							2019 г. к 2000 г., %
	2000	2010	2016	2017	2018	2019		
Российская Федерация	1418,78	946,51	1039,990	1121,28	1160,43	1201,480	85	
Северо-Западный федеральный округ	185,97	108,35	98,140	98,11	103,82	111,500	59	
Архангельская область	8,85	4,61	3,210	3,12	3,17	3,230	37	
Вологодская область	6,14	3,24	1,540	1,51	1,56	1,610	26	
Санкт-Петербург	81,15	60,56	57,650	57,85	61,26	66,170	82	
Калининградская область	8,71	2,84	3,260	3,36	4,21	5,180	59	
Ленинградская область	63,09	27,71	26,590	26,52	27,66	28,830	46	
Мурманская область	2,29	1,04	0,670	0,66	0,69	0,720	32	
Новгородская область	2,82	1,49	1,160	1,15	1,19	1,250	45	
Псковская область	5,44	2,28	0,754	0,73	0,83	1,056	19	
Республика Карелия	3,62	1,54	1,190	1,18	1,24	1,440	39	
Республика Коми	3,85	3,05	2,110	2,03	2,01	2,020	52	

Источник: Росстат.

Таблица 3

Инвестиции в транспортную систему по регионам СЗФО в сопоставимых ценах 2019 г., млрд руб.

Субъект	Годы							
	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2019 г. к 2005 г., %
Российская Федерация	2631,43	4291,59	3621,47	3002,51	2415,92	2622,58	2660,33	101,10
Северо-Западный федеральный округ	407,55	557,90	340,80	547,20	392,33	590,05	476,43	116,90
Республика Карелия	12,74	11,40	7,33	4,06	5,37	8,07	8,57	67,24
Республика Коми	67,91	104,90	69,69	106,05	36,18	32,98	20,29	29,88
Архангельская область	33,57	21,42	11,17	22,61	26,75	26,09	18,93	56,40
Ненецкий автономный округ	3,87	0,32	0,27	0,96	1,21	1,59	2,86	73,91
Вологодская область	74,49	38,32	14,49	37,27	46,24	58,68	71,27	95,68
Калининградская область	11,94	20,78	18,03	18,10	36,90	45,49	14,67	122,91
Ленинградская область	87,90	230,08	65,58	71,88	100,21	211,60	182,38	2 раза
Мурманская область	11,65	8,89	15,68	23,00	25,06	51,48	41,33	3,5 раза
Новгородская область	9,43	23,74	34,44	47,66	44,90	25,76	18,93	2 раза
Псковская область	2,58	6,84	2,41	2,51	1,95	1,90	1,54	59,66
Санкт-Петербург	95,92	88,95	101,99	214,02	69,12	127,80	98,53	102,72

Источник: рассчитано автором по данным Росстата.

Также вкладываемые инвестиции в развитие транспорта направлены в большей степени на развитие трубопроводного транспорта, так как экономика нашей страны является экспортно-сырьевой, и именно этот вид транспорта обеспечивает большую долю ВВП России (рис. 6).

На втором месте по объему инвестиций находится железнодорожный транспорт, который имеет большое значение для развития экономики, так как он способен перевозить большое количество грузов на дальние расстояния.

Для развития железнодорожного транспорта в настоящее время реализуется Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры сроком до 2030 г. В рамках этого плана предлагаются мероприятия, направленные на создание условий железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающих повышение пропускной способности дороги, увеличение транспортной подвижности грузов и населения [1].

Другими мероприятиями, направленными на решение основных проблем железнодорожного



Рис. 6. Доля инвестиций в развитие видов транспорта в их общем объеме в 2019 г., %

Источник: Транспорт России: стат. сб. 2020 г.

транспорта являются проекты ОАО «Российские железные дороги». В 2020 г. с целью развития железнодорожных подходов к морским портам было завершено строительство третьего главного железнодорожного пути на участке Вологда-I — Вологда-II длиной 1,5 км, а также создан мост через реку Содему. Также РЖД ведет проект по развитию железнодорожных мостов на участке Обозерская — Маленга и подготовку к развитию станций Коноша-I, Буй, Лоста.

Также ведутся работы по обновлению системы энергоснабжения Северной железной дороги. На ряде электрифицированных участков в Архангельской и Ярославской областях обновлена контактная сеть. Тем не менее большая часть этого железнодорожного пути, около 67%¹, остается неэлектрифицированной.

В Архангельске на ряде участков были проведены работы по замене 16 опор совмещенного железнодорожно-автомобильного моста через Северную Двину. Также ведутся работы по модернизации линий связи и автоматики на ряде участков в Архангельской области.

В рамках проведенных мероприятий было капитально отремонтировано более 200 км пути. На линии Чум — Лабытнанги были реконструированы железнодорожные пути с укреплением основания.

Инвестиции ОАО «РЖД» позволили запустить вокзал в Сосногорске и реконструировать вокзал в Иванове.

Наибольшая часть денежных средств для Октябрьской железной дороги была направлена на модернизацию и замену изношенных железнодорожных путей и устройств, обновления парка подвижного состава, реализацию и освоение ресурсосберегающих технологий.

¹ Инновационный дайджест о Северной железной дороге (http://www.rzd-expo.ru/regions/Northern_Railway/).

Продолжились проводимые в 2019 г. работы по строительству участка Мурманск — Волховстрой, Мурманск — Оленегорск и строительство для них второго пути. Создание и реконструкция этих участков необходимы для увеличения провозной способности железной дороги. Данные мероприятия выполняются в рамках постановления Правительства РФ по обеспечению доступности к международному стратегически важному морскому порту Мурманск.

В 2019 г. были закуплены 35 ед. тягового подвижного состава (электропоезда постоянного и переменного тока), а также 12 составов высокоскоростных электропоездов «Ласточка». Объем инвестиций в обновление парка подвижного состава составил около 12 млрд руб.

Также в 2020 г. ведется работа по реализации проекта «Развитие направления Дмитров — Сонково — Мга». Этот проект направлен на осуществление прогнозируемого объема перевозок грузов в порты Финского залива. На данном направлении в настоящее время наблюдается существенно более низкий уровень пропускной способности. Этот проект предусматривает на участке Мга — Кириши усиление устройств энергоснабжения, а также реконструкцию развязок, станций и прочих сооружений.

До 2025 г. планируется переключение части поездопотока — 45 пар грузовых поездов с направления Вологда — Волховстрой — Мга на Сосновское направление.

Проводимые мероприятия по минимизации и ликвидации негативных явлений текущего состояния железнодорожной системы направлены на реконструкцию железнодорожных путей и закупку подвижного состава.

На наш взгляд, решению проблем железнодорожного транспорта, помимо представленных мер, также способствовали бы усиление вза-

имодействия участников логистического кластера Северо-Запада России и включение в их число Северной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»¹.

В ходе проведенного исследования было выявлено, что определенные показатели работы же-

¹ Список участников логистического кластера Северо-Запада России (<https://spbcluster.ru/wp-content/uploads/2021/04/Reestr-uchastnikov-logisticheskogo-klastera-dlya-sajta-14.04.2021.pdf>).

лестного транспорта СЗФО, пассажиро- и грузоперевозок имеют те же тренды, что и 50—70 лет назад: грузоперевозки растут, отправление пассажиров — уменьшается. Текущее состояние железнодорожного транспорта в силу значительного износа основных фондов и недостаточности инвестиций, несмотря на их значительный объем, все так же требует проведения соответствующей государственной политики по его развитию.

Список литературы

1. Бочков П. В. Пути совершенствования железнодорожного транспорта и его влияние на развитие экономики Уральского федерального округа // Региональная экономика: теория и практика. 2009. № 3. С. 34—42.
2. Выгнанов А. А., Гришина Н. В. Тенденции развития мировой транспортной системы: консп. лекций. 2017. 126 с.
3. Лавриненко П. А. Развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта — фактор экологизации продукции высокотехнологичной промышленности России // Российский экономический журнал. 2017. № 1. С. 89—97.
4. Лебедев А. В. Становление и развитие Северной железной дороги во второй половине XIX — начале XX в. Ярославль, 2009. 252 с.
5. Лебедева Н. А. Тенденции развития транспортной системы регионов Северо-Западного федерального округа // Общество, экономика, управление. 2020. Т. 5, № 4. С. 23—29. DOI 10.24411/2618-9852-2020-15404.
6. Октябрьская железная дорога // Железнодорожный транспорт. 2011. № 1. С. 33—36.
7. Пономарева Т. К. Фассахов М. А. Железнодорожный транспорт России: состояние и перспективы развития // Вестник экономики и менеджмента. 2020. № 1. С. 29—34.
8. Рязанцев Н. П. Северные железные дороги в годы первой мировой войны // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 21—26.
9. Северная железная дорога // Железнодорожный транспорт. 2011. № 1. С. 41—43.
10. Сенин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.). 2009. 320 с.
11. Смирнов Я. А. Северные железные дороги в период первой мировой войны // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2020. № 1. С. 52—57.
12. Степов В. В., Зиннер В. И. Основные направления деятельности Октябрьской железной дороги в области организации скоростного и высокоскоростного движения // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 6 (25).
13. Сулакшин Т. С. Проблемы развития железнодорожного транспорта в России // Вестник транспорта. 2012. № 6. С. 6—9.
14. Ульянов Н. Когда наши поезда поедут быстро? // Эксперт. 2020. № 51. С. 24—28.
15. Проблемы экономического роста территории / Т. В. Ускова, Е. В. Лукин, Т. В. Воронцова, Т. Г. Смирнова // Вологда: ИСЭРТ РАН, 2013. 170 с.
16. Чалый В. А. Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта Северо-Запада России // Инновационная наука. 2015. № 12-1. С. 330—331.
17. Честнов П. Е. Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта как метод укрепления национальной экономики // ТДР. 2013. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-infrastruktury-zheleznodorozhnogo-transporta-kak-metod-ukrepleniya-natsionalnoy-ekonomiki> (дата обращения 20.08.2021).

Сведения об авторе

Лебедева Надежда Анатольевна — инженер-исследователь отдела проблем социально-экономического развития и управления в территориальных системах Вологодского научного центра Российской академии наук, Вологда, Россия. nadezhdalebedeva1@mail.ru

PROBLEMS OF RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE NORTH-WESTERN FEDERAL DISTRICT

N. A. Lebedeva

Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia. nadezhdalebedeva1@mail.ru

The transport system is one of the factors of economic development of the country's regions. Given the significant territory of Russia, rail transport is of particular strategic importance. Its development is especially important in the border areas of the country, such as the North-Western Federal District, which has significant geostrategic potential. Problems in the functioning of railway transport in such a macroregion can have a negative impact on its socio-economic development. Therefore, the purpose of this study is to identify the problems of railway transport development in the Northwestern Federal District. To identify them, the history of development and the current state of the two main railways — Oktyabrskaya and Severnaya — were analyzed. This made it possible to identify the following problems: high depreciation of fixed assets; low road capacity, insufficient use of high-speed transport, a small proportion of electrified railways. The main actions to solve the identified problems are taken by state authorities and the state company JSC "Russian Railways".

Keywords: *North-Western Federal District, railway transport, Northern Railway, Oktyabrskaya Railway.*

References

1. Bochkov P. V. (2009) *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*, no. 3, pp. 34—42 [in Russ.].
2. Vygnanov A. A., Grishina N. V. (2017) *Tendencii razvitiya mirovoj transportnoj sistemy* [Development Trends of the World Transport System] [in Russ.].
3. Lavrinenko P. A. (2017) *Rossijskij ekonomicheskij zhurnal*, no. 1, pp. 89—97 [in Russ.].
4. Lebedev A. V. (2009) *Stanovlenie i razvitie Severnoj zheleznoj dorogi vo vtoroj polovine XIX — nachale XX v.* [Formation and development of the Northern Railway in the second half of the XX — early XX century] Yaroslavl [in Russ.].
5. Lebedeva N. A. (2020) *Obshchestvo, ekonomika, upravlenie*, vol. 5, no. 4, pp. 23—29 [in Russ.].
6. Oktyabr'skaya zheleznyaya doroga (2011) *Zheleznodorozhnyj transport*, no. 1, pp. 33—36 [in Russ.].
7. Ponomareva T. K., Fassahov M. A. (2020) *Vestnik ekonomiki i menedzhmenta*, no. 1, pp. 29—34 [in Russ.].
8. Ryazancev N. P. (2018) *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii*, no. 1, pp. 21—26 [in Russ.].
9. (2011) *Zheleznodorozhnyj transport*, no. 1, pp. 41—43 [in Russ.].
10. Senin A. S. (2009) *Zheleznodorozhnyj transport Rossii v epohu vojn i revolyucij (1914—1922 gg.)* [in Russ.].
11. Smirnov Ya. A. (2020) *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii*, no. 1, pp. 52—57 [in Russ.].
12. Stepov V. V., Zinner V. I. (2009) *Transport Rossijskoj Federacii*, no. 6 (25) [in Russ.].
13. Sulakshin T. S. (2012) *Vestnik transporta*, no. 6, pp. 6—9 [in Russ.].
14. Ul'yanov N. (2020) *Ekspert*, no. 51, pp. 24—28 [in Russ.].
15. Uskova T. V., Lukin E. V., Voroncova T. V., Smirnova T. G. (2013) *Problemy ekonomicheskogo rosta territorii* [Problems of economic growth of the territory]. Vologda, ISERT RAN [in Russ.].
16. Chalyj V. A. (2015) *Innovacionnaya nauka*, no. 12-1, pp. 330—331 [in Russ.].
17. Chestnov P. E. (2013) *TDR*, no. 2 [in Russ.].