

УДК 332.1

М. А. Дугаржапова

ФГБОУ ВО «Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова»,
Улан-Удэ, e-mail: uma79@mail.ru

Е. А. Жалсараева

ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий
и управления», Улан-Удэ, e-mail: katyale@yandex.ru

В. И. Маланов

ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный университет технологий
и управления», Улан-Удэ, e-mail: mvi_mmv@mail.ru

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА И ПРОБЛЕМЫ ЕГО РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ

Ключевые слова: пространственное развитие, транспортный комплекс, транспортная инфраструктура.

В данной научной статье рассматриваются актуальные вопросы развития транспортной системы Российской Федерации, которая является одним из важнейших условий экономического роста. Авторами проведена оценка современного состояния транспортного комплекса, в том числе проведен структурный и динамический анализ стоимости основных фондов отрасли транспорта, а также анализ инвестиций, направленных на развитие транспортной инфраструктуры. В работе уделяется внимание государственной политике в области транспортной обеспеченности и доступности по всей территории России с точки зрения пространственного развития. Здесь проведен обзор достигнутых результатов по основным направлениям, предусмотренным Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. В результате проведенного исследования определены ключевые проблемы, успешное решение которых позволит повысить эффективность экономики и раскрыть потенциал экономического развития регионов.

М. А. Dugarzhapova

Burat State University named after Dorji Banzarov, Ulan-Ude, e-mail: uma79@mail.ru

E. A. Zhalsaraeva

East Siberian state University of technology and management, Ulan-Ude, e-mail:
katyale@yandex.ru

V. I. Malanov

East Siberian state University of technology and management, Ulan-Ude, e-mail: mvi_mmv@mail.ru

CURRENT STATE OF THE TRANSPORT COMPLEX AND THE PROBLEMS OF ITS DEVELOPMENT IN TERMS OF SPATIAL DEVELOPMENT OF RUSSIA

Keywords: spatial development, transport complex, transport infrastructure.

This scientific article deals with topical issues of development of the transport system of the Russian Federation, which is one of the most important conditions for economic growth. The authors assess the current state of the transport complex, including structural and dynamic analysis of the cost of fixed assets of the transport industry, as well as the analysis of investments aimed at the development of transport infrastructure. The paper focuses on the state policy in the field of transport security and accessibility throughout Russia in terms of spatial development. It provides an overview of the results achieved in the main areas of the Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. As a result of the study identified the key problems, the successful solution of which will improve the efficiency of the economy and unlock the potential of economic development of the regions.

Введение

На ускорение экономического развития мировой экономики оказывает влияние транспортный комплекс, раз-

витие которого характеризуется рядом тенденций. В настоящее время мировой рынок транспортных услуг стал высокотехнологичным, повышается их

качество, совершенствуются транспортные процессы, схемы перевозок грузов и пассажиров становятся высокоинтегрированными, строго ритмичными. Такие изменения привели к развитию транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия. Все это ставит вызовы перед Россией в решении проблем сложившейся структуры экономики и пространственного развития. И здесь актуальное значение приобретают вопросы развития и модернизации транспортного комплекса, который напрямую оказывает влияние на экономику любой территории и страны в целом.

Цель исследования заключается в выявлении ключевых проблем и тенденций, сложившихся на современном этапе развития, и определение направлений их преодоления. Задачами исследования являются: сбор и обработка статистических данных для оценки состояния транспортного комплекса и обеспеченности транспортной инфраструктурой территории России; анализ и обзор нормативно-правовых документов для определения основных направлений развития транспортного комплекса, принимаемых на уровне государства.

Материал и методы исследования

Научная статья носит практический характер исследования, аналитической базой которого являются данные Федеральной службы государственной статистики о транспортном комплексе Российской Федерации, а также нормативно-правовые документы, в качестве

которых выступают Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. В процессе подготовки научной статьи были применены аналитические методы исследования, в том числе статистические и метод сравнения.

Результаты исследования и их обсуждение

Транспортная система является основой хозяйственного и промышленного освоения территорий. От степени обеспеченности и доступности транспортных услуг зависят возможности территориального развития не только экономики, но и социальной сферы населения, его качества жизни. Роль транспортного комплекса для экономики очевидна и её необходимо рассматривать не только с точки зрения инфраструктуры, которая должна способствовать развитию всех отраслей экономики, но и как самостоятельную отрасль экономики, динамику развития которой можно охарактеризовать через показатели валовой добавленной стоимости, стоимости основных фондов и инвестиций.

По данным табл. 1 видно, что за анализируемый период наблюдается снижение удельного веса валовой добавленной стоимости с 10,2 до 7%, что составляет 5820,9 млрд руб. в 2017 году. В структуре ВВП России отрасль транспортировки и хранения занимает 4-е место после обрабатывающего производства (24,7%), оптовой и розничной торговли (12,9%) и добычи полезных ископаемых (8%) [1].

Таблица 1

Удельный вес отрасли транспорта в экономике России, %

№ п/п	Показатель	2005	2010	2015	2016	2017
1	Валовая добавленная стоимость отрасли транспорта	10,2	9,1	8,1	6,9	7,0
2	Стоимость основных фондов	16,7	18,4	16,5	15,8	16,0
3	Инвестиции в основной капитал	19,1	22,6	15,5	16,4	18,3

Примечание. *составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

Доля стоимости основных фондов также незначительно снизилась с 16,7 до 16% и составила соответственно 17421,1 в 2017 году (табл. 2). Наибольший удельный вес в структуре стоимости основных фондов занимает железнодорожный транспорт и транспортирование по трубопроводам, которые соответственно в 2016 году составляют 38,62 и 41,85%. Следует отметить, что в 2005 году железнодорожный транспорт в структуре занимал 55,52%, а транспортировка по трубопроводам – 19,21%. Это свидетельствует о росте инвестиций в основной капитал трубопроводного транспорта России. Так, стоимость основных фондов железнодорожного транспорта выросла в стоимостном выражении с 1936,4 млрд до 4938,3 млрд руб., тогда как стоимость основных фондов трубопроводного транспорта увеличилась с 670 млрд до 5351 млрд руб. [1].

В табл. 2 и 3 отражено, что наибольшую долю в структуре стоимости основных фондов в период с 2005 по 2016 гг. занимает железнодорожный транспорт, но при этом его доля снижается с 55,52% в 2005 г. до 38,62% в 2016 г. Растет доля транспортирования по трубопроводам с 19,21% в 2005 г. до 41,85% в 2016 г.

В развитии транспортной инфраструктуры России за анализируемый

период наблюдаются тенденции сокращения объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов обновления парков транспортных средств. В связи с чем происходит ухудшение технического состояния основных фондов транспортного комплекса, растет изношенность, снижается фондоотдача. Так транспортный сектор экономики на конец 2016 года характеризуется высокой изношенностью, которая за анализируемый период выросла почти вдвое, достигнув 41%. Наиболее изношенными остаются на сегодня автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт (60,4%), внутренний водный транспорт (56,8%), автомобильный грузовой (51,5%).

По данным Федеральной службы государственной статистики за 2017 год наиболее остро проблема изношенности всех видов транспорта в целом наблюдается в таких субъектах РФ как Республика Крым (степень износа 95,8%), Республика Ингушетия (83%), Республика Северная Осетия – Алания (71,3%), Томская область (67,6%), Ульяновская область (65,8%), Воронежская область (64,3%), Орловская область (63%), Ставропольский край (62,2%), Республика Марий Эл (61,4%), Рязанская область (60,5%), Республика Адыгея (60,1%) [1].

Таблица 2

Стоимость и износ основных фондов по видам транспорта ^{1,2}

Показатель	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд руб.				Износ основных фондов, %			
	2005	2010	2015	2016	2005	2010	2015	2016
Транспорт – всего	3812,1	8633,2	14660,8	15905,9	22,9	32,9	41,0	41,0
железнодорожный транспорт	1936,4	3322,7	4407,4	4938,3	14,4	28,9	36,2	36,5
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	46,5	76,8	264,2	280,3	47,8	52,7	59,2	60,4
городской электрический	660,7	1148,5	1518,9	1669,5	13,4	14,3	17,4	17,1
автомобильный грузовой	31,4	65,9	131	139,3	50,1	45,9	48,4	51,5
транспортирование по трубопроводам	670	2523,5	5099,6	5351	41,9	48,0	51,2	49,9
морской	30,3	62,2	88,8	102,8	55,0	32,1	38,2	38,8
внутренний водный транспорт	30,5	40,7	89,9	95,7	60,9	60,9	56,8	56,8
воздушный транспорт	81,7	147,2	151,9	210,7	50,9	47,7	44,3	41,8

Примечания:

* составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

1. По коммерческим организациям, без субъектов малого предпринимательства (с учетом добровольной переоценки).

2. По виду деятельности «Транспорт» в соответствии с ОКВЭД-2007.

Таблица 3

Структура стоимости основных фондов по видам транспорта

Показатель	Структура стоимости основных фондов, %			
	2005	2010	2015	2016
Транспорт – всего	100	100	100	100
железнодорожный транспорт	55,52	44,98	37,50	38,62
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	1,33	1,04	2,25	2,19
городской электрический	18,94	15,55	12,92	13,06
автомобильный грузовой	0,90	0,89	1,11	1,09
транспортирование по трубопроводам	19,21	34,16	43,39	41,85
морской	0,87	0,84	0,76	0,80
внутренний водный транспорт	0,87	0,55	0,76	0,75
воздушный транспорт	2,34	1,99	1,29	1,65

Примечание. *составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

Для решения проблемы изношенности транспортного комплекса необходимы инвестиции на модернизацию в основной капитал. Наибольшие по сумме инвестиции в основной капитал приходятся на транспортирование по трубопроводам и железнодорожный транспорт, в 2016 году они составили соответственно 663 и 358,5 млрд руб. (табл. 4).

Увеличение добычи нефти и газа требует расширения сети их транспортировки, в этой связи наблюдается рост инвестиций в транспортирование

по трубопроводам. В 2016 г. завершена реализация четырех крупных инвестиционных проектов ПАО «Транснефть»: строительство магистрального нефтепровода Заполярье – Пурпе; строительство магистрального нефтепровода Куюмба – Тайшет; развитие системы магистральных трубопроводов для увеличения поставок нефтепродуктов в порт Приморск (проект «Север»); реконструкция подходной дамбы специализированного морского нефтеналивного порта Козьмино.

Таблица 4

Инвестиции в основной капитал по виду деятельности «Транспорт», млрд руб.¹

Показатель	2005	2010	2015	2016
Транспорт – всего	596,1	1471,0	1866,3	2063,6
железнодорожный транспорт	141,4	364,6	339,6	358,5
автомобильный (автобусный) пассажирский транспорт, подчиняющийся расписанию	5,7	12,3	11,5	18,1
городской электрический	27,2	56,4	82,1	136,4
автомобильный грузовой	3,9	10,5	20,6	22,2
транспортирование по трубопроводам	220,4	624,5	715,9	663,0
морской	9,8	4,6	3,3	13,2
внутренний водный транспорт	2,6	2,7	2,7	5,5
воздушный транспорт	9,4	18,9	57,6	44,1

Примечания:

*составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

1) без субъектов малого предпринимательства и объема инвестиций, не наблюдаемых прямыми статистическими методами. Данные приведены по виду деятельности «Транспорт» в соответствии с ОКВЭД-2007.

Ключевыми инвестиционными проектами с участием средств государственной поддержки в сфере железнодорожного транспорта в 2016 году являлись:

1) модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба. С целью ликвидации «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока были введены в постоянную эксплуатацию дополнительные главные пути на перегоне Таксимо–Лодья (27,7 км), реконструировано 9 станций и 11 разъездов, обновлено 34,7 км автоматической блокировки, проведено техническое перевооружение 18 тяговых подстанций, реконструировано 11 малых мостов и мост через реку Бурею;

2) комплексная реконструкция участка Междуреченск–Тайшет в целях освоения перспективного грузопотока, в том числе вывоза угля из Элегестского каменноугольного месторождения в направлении портов Дальнего Востока;

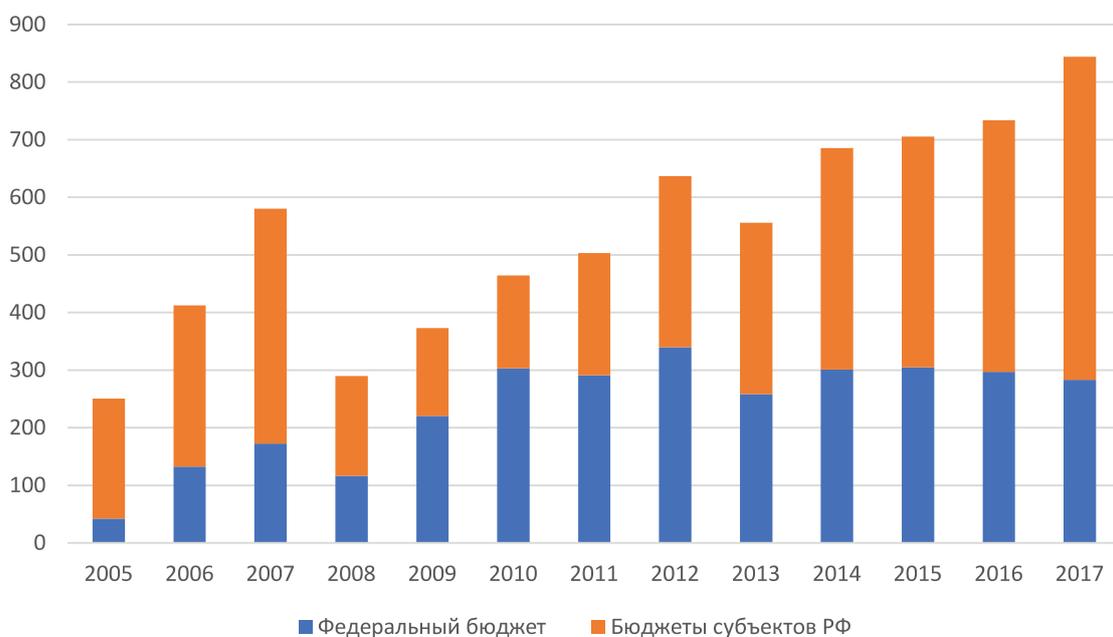
3) развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, а именно строительство дополнительных главных путей в объеме 22,3 км;

4) развитие железнодорожной инфраструктуры Московского с целью разгрузки метрополитена и наземного транспорта г. Москва;

5) строительство железнодорожной линии Прохоровка–Журавка–Чертково–Батайск протяженностью 136,9 км в обход территории Украины с целью перевозки грузов и пассажиров, и обеспечение устойчивого, не зависящего от внешних факторов, транспортного сообщения в южном направлении;

6) строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань [3].

Особую роль в развитии транспортного комплекса несут государственные расходы из федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ. На рисунке наглядно представлена динамика и структура финансирования расходов на развитие транспорта. По данным видно, что начиная с 2012 года большая доля расходов по финансированию осуществляется за счет бюджетов субъектов РФ. В 2017 году всего из бюджетов всех уровней было направлено около 843,7 млрд руб., в том числе 283,4 млрд руб. из федерального бюджета, а 560,3 млрд руб. из региональных [1, 2].



Расходы консолидированного бюджета Российской Федерации на развитие транспорта (млрд руб.)

Несмотря на ежегодный прирост в объемах финансирования (исключение составляют 2008 и 2013 годы) данных средств недостаточно для кардинальной перемены в развитии транспортной инфраструктуры экономики. В связи с этим в декабре 2017 года Правительством РФ была утверждена государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» на период с 2018 по 2024 годы, согласно которой общий объем финансирования составляет – 17708,7 млрд рублей. Данная государственная программа предусматривает семь направлений: «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт», «Надзор в сфере транспорта», «Комплексное развитие транспортных узлов», «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»» [4].

В 2018 году фактический объем финансирования на развитие транспортной инфраструктуры увеличился на 61,2% по сравнению с 2017 годом и составил 1331,2 млрд руб., (64,4% к запланированному значению), в том числе: из средств федерального бюджета – 813,7 млрд руб. (101,8%), средств бюджетов субъектов РФ – 37,4 млрд руб. (5,6%), средств Фонда национального благосостояния – 49,0 млрд руб. (42,1%), средств юридических лиц – 431,2 млрд руб. (88,7%), из которых средства ОАО «РЖД» – 297,6 млрд руб. (132,6%) и ГК «Автодор» – 66,3 млрд руб. (46%) [5].

На реализацию подпрограммы «Дорожное хозяйство» было направлено 726,5 млрд руб. или 54,6% всех денежных средств, подпрограммы «Железнодорожный транспорт» – 436 млрд руб. или 32,8%. В целом за 2018 год в рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» были достигнуты следующие результаты:

1) введено 263,2 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий;

2) введены в эксплуатацию 541,4 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

3) завершена реконструкция и введены в эксплуатацию 6 взлетно-посадочных полос: Калининград (Храброво), Самара (Курумоч), Улан-Удэ, Норильск, Ульяновск (Баратаевка), Нижний Новгород (Стригино);

4) введены в эксплуатацию объекты морской портовой инфраструктуры, которые позволяют увеличить производственные мощности морских портов на 36,3 млн тонн;

5) создан сухогрузный район морского порта Тамань.

Основной целью реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» является увеличение протяженности путей сообщения, их пропускной способности, рост пассажиропотока и грузопотока. Ниже приведены основные ключевые показатели уровня текущего развития транспортного комплекса России по данным Федеральной службы государственной статистики.

Таблице 5

Протяженность путей сообщения (тыс. км)

Вид путей сообщения	2005	2010	2015	2016	2017
Железнодорожные пути общего пользования	85	86	86	86	87
Автомобильные дороги – всего ¹	858	1004	1642	1658	1666
Трамвайные пути	2,8	2,6	2,5	2,5	2,5
Троллейбусные линии	4,9	4,9	5,3	5,3	5,2
Пути метрополитена, км	436	475	517	532	542
Магистральные трубопроводы	225	233	252	250	250
газопроводы	160	167	178	179	180
нефтепроводы	50	49	55	54	53
нефтепродуктопроводы	16	16	19	17	17
Внутренние водные судоходные пути	102	101	102	101	101

Примечание. *составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики.

¹ С 2015 г. – включая протяженность улиц.

За анализируемый период наблюдается наибольший прирост протяженности автомобильных дорог, путей метрополитена и магистральных трубопроводов, а именно газопроводов. Так протяженность автомобильных дорог выросла к 2017 году почти в два раза, в том числе дороги федерального значения увеличились с 47 до 53 тыс. км, местного значения – с 281 до 944 тыс. км, а регионального сократились с 534 до 511 тыс. км. Общая протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в 2017 году составляет 1171 тыс. км, что составляет 70% от всех дорог. Остается на низком уровне обеспеченность железнодорожным полотном в целом по стране. Так из 87 тыс. км только 51% электрифицированных железных дорог и 49% с тепловой тягой. Плотность железнодорожных путей общего пользования

составляет 5,1 км на 1000 км² территории, при этом наблюдается рост грузооборота с 1858 млрд т·км в 2005 году до 2493 млрд т·км в 2017 году (табл. 6). Поэтому в настоящее время основными направлениями развития железнодорожного транспорта должны стать:

1) развитие и увеличение протяженности высокоскоростных железнодорожных магистралей между центрами экономического роста и крупными городскими агломерациями;

2) увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей (данный участок является «узким местом» в обеспечении пропускной способности грузоперевозок);

3) сокращение времени перевозок контейнеров железнодорожным транспортом, особенно на территории Дальнего Востока.

Таблица 6

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта

Вид транспорта	2005	2010	2015	2016	2017	прогноз по инерционному сценарию		прогноз по энерго-сырьевому сценарию		прогноз по инновационному сценарию	
						2020	2030	2020	2030	2020	2030
Перевезено грузов, млн. т.											
Транспорт – всего	9167	7750	7898	7954	8071	15951,8	17858	15619,2	18227,6	16755,5	20679,4
железнодорожный	1273	1312	1329	1325	1384	1850	1970	1950	1970	1950	2150
автомобильный	6685	5236	5357	5397	5404	8800	10000	8124,1	10500	9260	12300
трубопроводный	1048	1061	1071	1088	1138	–	–	–	–	–	–
морской	26	37	19	25	25	110	170	140	252	140	252
внутренний водный	134	102	121	118	119	190	215	203	262,4	203	262,4
Воздушный	0,8	1,1	1,0	1,1	1,3	1,8	3,0	2,1	3,2	2,5	5,0
Грузооборот, млрд т·км											
Транспорт – всего	4676	4752	5108	5198	5484	3506,1	3860,6	3853	4197,2	3899,3	4565,1
железнодорожный	1858	2011	2306	2344	2493	2850	3050	3050	3050	3050	3300
автомобильный	194	199	247	248	255	290	320	312,1	420	356,5	467
трубопроводный	2474	2382	2444	2489	2615	–	–	–	–	–	–
морской	60	100	42	43	46	210	300	330,4	535,7	330,4	595,2
внутренний водный	87	54	64	67	67	104	130,6	104	130,6	104	130,6
воздушный	2,8	4,7	5,6	6,6	7,9	10,1	14	9,7	13,7	11,6	20,9

Примечание. *составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

В табл. 6 представлены фактические и прогнозные данные по перевозке грузов и грузообороту по видам транспорта. По фактическим данным за период с 2005 по 2017 годы можно сделать вывод о том, что несмотря на снижение объема перевезенного груза с 9167 до 8071 млн т наблюдается рост грузооборота с 4676 до 5484 млрд т·км. Это означает, что дальность перевозок грузов увеличилась. Такую ситуацию можно наблюдать с автомобильным и воздушным видами транспорта.

Прогнозные данные на 2020 и 2030 годы представлены по трем сценариям, которые предусмотрены в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года [6]. Инерционный вариант развития транспортной системы предполагает, главным образом, развитие транспортной инфраструктуры, которая будет обеспечивать реализацию транзитного потенциала экономики. Конечно, данный сценарий также предусматривает реализацию крупномасштабных проектов. Энерго-сырьевой сценарий наряду с вышеуказанным предусматривает более интенсивное развитие транспортной инфраструктуры в местах новых месторождений, т. е. в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе. Инновационный сценарий предполагает ускоренное развитие транспортной системы за счет развития транспортно-логистической инфраструктуры, увеличения высокоскоростных перевозок. Такой сценарий развития, прежде всего, требует сосредоточения усилий на развитие транспортного сектора экономики в крупнейших городских агломерациях, где в настоящее время в наибольшей степени концентрируются инновационный и человеческий потенциал.

Выводы (заключение)

Таким образом, подводя итоги исследования состояния и проблем развития транспортной инфраструктуры можно сделать следующие выводы:

во-первых, современная транспортная система России характеризуется диспропорциями в уровне развития и финансирования различных видов

транспорта. Пока ключевую роль в грузообороте занимают железнодорожный и автомобильный транспорт;

во-вторых, обеспеченность транспортной инфраструктуры остается на низком уровне, что не позволяет в полной мере удовлетворить нарастающий спрос на транспортные услуги. Уровень автомобилизации населения возрастает, а качество автомобильных дорог в большинстве регионов РФ остается на низком уровне, такая же ситуация наблюдается с воздушным транспортом. Население страны становится более мобильным, в то же время количество региональных и местных аэропортов, отвечающим современным требованиям перевозок пассажиров воздушным транспортом остается на низком уровне;

в-третьих, неравномерность развития транспортной инфраструктуры в территориальном разрезе. Так, территории Дальнего Востока, Восточной Сибири и северной части Западной Сибири характеризуется низким уровнем транспортной доступности, которая не позволяет в полной мере реализовать экономический потенциал как внутри регионов, так и за их пределами, в том числе на международном уровне;

в-четвертых, низкий уровень интегрированности различных видов транспорта, отсутствие сети транспортно-логистических центров и пассажирских хабов, что увеличивает время пребывания в пути не только пассажиров, но грузов.

Решение этих проблем требует комплексного подхода со стороны государства. В этом плане в настоящее время предусмотрены направления развития транспортной инфраструктуры не только в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, но и в Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. В частности, предусмотрено создание международных транспортных коридоров «Запад–Восток» и «Север–Юг» для развития экспортно-импортных отношений со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы, а также повышение уровня связанности территории Российской Федерации через развитие и модернизацию всех видов транспорта.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 19-010-00906 А «Развитие теоретических подходов и разработка механизмов эффективного взаимодействия субъектов Байкальского макрорегиона в условиях пространственного развития»).

Библиографический список

1. Транспорт в России, 2018 год [Электронный ресурс]. URL: https://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312 (дата обращения 04.07.2019 г.).
2. Транспорт и связь в России, 2016 год [Электронный ресурс]. URL: https://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd (дата обращения 05.07.2019 г.).
3. Годовой отчет ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс]. URL: https://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#2 (дата обращения 07.07.2019 г.).
4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утв. Правительством Российской Федерации от 20.12.2017 г. № 1596.
5. Годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в 2018 году [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/11/9935> (дата обращения 06.07.2019 г.).
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
7. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 г. № 207-р.